VOYAGE
AU POLE SUD
ET DANS L'OCÉANIE

SUR LES CORVETTES

***L'ASTROLABE* ET *LA ZÉLÉE*,**

EXÉCUTÉ PAR ORDRE DU ROI
PENDANT LES ANNÉES 1837-1838-1839-1840,

SOUS LE COMMANDEMENT
DE M. J. DUMONT D'URVILLE,
CAPITAINE DE VAISSEAU,

PUBLIÉ PAR ORDONNANCE DE SA MAJESTÉ

sous la direction supérieure
de M. JACQUINOT, capitaine de vaisseau, commandant de *la Zélée*.

HISTOIRE DU VOYAGE.

TOME HUITIÈME.

PARIS,
GIDE ET Cie, LIBRAIRES-ÉDITEURS,
RUE DES PETITS-AUGUSTINS, 5.

1847




KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK
1226 7644



VOYAGE
AU POLE SUD
ET DANS L'OCÉANIE.

VIII.

7-9-11-57-71-83-100-115-116-117-118-135-136.
140-141-142-143-144-145-146-147-148-149-150
151-152-153-154-155-156-157-158-159-160-161.
162-163-164-165-166-167-168-169-170-171-183
226-227-228-229-230-231-232-233-234-236-237.
238-239-240-241-245-266-268-300-313-315-316.
317-318-319-335-337-364-367-372-391.

7 février 1863.

PARIS. — IMPRIMERIE D'A. SIROU,
Rue des Noyers, 37.

VOYAGE
AU POLE SUD
ET DANS L'OCÉANIE

SUR LES CORVETTES

L'ASTROLABE ET LA ZÉLÉE,

EXÉCUTÉ PAR ORDRE DU ROI
PENDANT LES ANNÉES 1837-1838-1839-1840,

SOUS LE COMMANDEMENT

DE M. J. DUMONT-D'URVILLE,
Capitaine de vaisseau,

PUBLIÉ PAR ORDONNANCE DE SA MAJESTÉ,

sous la direction supérieure
DE M. JACQUINOT, CAPITAINE DE VAISSEAU, COMMANDANT DE LA ZÉLÉE.

HISTOIRE DU VOYAGE,
PAR M. DUMONT-D'URVILLE.

TOME HUITIÈME.



PARIS,

GIDE ET Cie, ÉDITEURS,

RUE DES PETITS-AUGUSTINS, 5, PRÈS LE QUAI MALAQUAIS.

1845

CHAPITRE LIV.

Traversée de Samboangan à Samarang à travers le détroit de Makassar. — Course sur les îles Pamarong et Poulo-Laut.

En quittant Samboangan, j'espérais pouvoir gagner rapidement la pointe la plus méridionale de Mindanao, que nous avions déjà reconnue en quittant les Mariannes. J'espérais surtout pouvoir rentrer bientôt dans l'océan Pacifique et accomplir dans ces parages quelques travaux géographiques, avant de gagner *Sidney;* je ne prévoyais pas alors les contrariétés qui nous attendaient sur cette route, et qui devaient me faire modifier totalement le plan que je m'étais tracé pour notre future campagne. 1839. 6 Août.

Les courants de marée nous firent rapidement sortir du détroit de Bassilan ; ils nous entraînèrent avec tant de rapidité, que nous eûmes de la peine à empêcher l'*Astrolabe* de tomber sur la petite île des *Cocos*, qui se trouve au milieu de ce canal. Une fois hors du détroit, les eaux perdirent en partie leur mouvement, et nous restâmes immobiles à leur sur-

1839. Août. face, en vue des rivages de l'île Bassilan, attendant inutilement que quelques bouffées de vent vinssent enfler nos voiles.

12 Il nous fallut six jours entiers pour approcher la partie de la côte de Mindanao que nous avions déjà reconnue; les hauts sommets des îles *Serangani* s'élevaient devant nous, et marquaient les limites de l'océan Pacifique que nous ne devions pas atteindre. Nous attendîmes vainement du vent, les courants seuls nous firent changer de place, en nous entraînant dans le S. O. Enfin, le 13 août, nous perdîmes la terre de vue, les courants nous emportaient vers le détroit de Makassar, avec une vitesse de près de trente lieues dans les vingt-quatre heures. Ils nous
19 amenèrent le 19 en vue des terres de *Célèbes*, douze jours après notre départ de Samboangan; pendant cet intervalle, nous n'avions pas parcouru cent lieues; jamais je n'avais éprouvé une série de calmes aussi continus, les courants seuls nous avaient fait faire quelque route, et ce furent eux qui décidèrent le nouvel itinéraire auquel je m'arrêtai. Tous mes efforts tendirent désormais à gagner le détroit de Makassar, pour continuer ensuite ma route sur Hobart-Town, par le détroit de la Sonde, après avoir touché à *Samarang*.

Les courants que nous éprouvions étaient loin de rester réguliers, souvent ils nous faisaient perdre ce
23 que nous avions pu gagner la veille. Jusqu'au 23, nous restâmes en vue des hautes terres de Célèbes; enfin nous relevâmes le cap *Dundas*, sur cette île, puis les
26 îles *Saint-Jean* se montrèrent à nous le 26, et, dans

la soirée du même jour, nous reconnûmes d'assez près les hautes terres qui forment le cap *Kaneongan* sur l'île Bornéo, cap qui commence en réalité le grand détroit connu sous le nom de détroit de Makassar. 1839. Août.

Le lendemain, nous étions hors de la vue des terres ; nous avions doublé le cap Kaneongan pendant la nuit. Le 29 nous avions de nouveau coupé l'équateur, 29
et nous étions rentrés dans l'hémisphère austral. Le soir nous aperçûmes les terres basses et uniformes des îles *Pamarong*, la brise était forte et contraire ; des grains nous amenaient des pluies abondantes.

Le 31 les vents étaient toujours les mêmes, nous 31
n'avions pas gagné un mille dans le sud, malgré un louvoyage constant, et je me décidai à mouiller près des îles *Pamarong* pour attendre un temps plus favorable. A cinq heures du soir nous étions arrivés à sept ou huit milles de la côte, lorsque la sonde nous indiqua trois brasses d'eau seulement. Je donnai aussitôt l'ordre de virer de bord ; la *Zélée* put opérer son évolution, puis elle laissa tomber son ancre par cinq brasses d'eau ; l'*Astrolabe* fut moins heureuse, elle toucha avant d'avoir viré, et elle s'arrêta sur un banc de vase. La mer était un peu houleuse, mais la corvette était sur un fond tellement mou, qu'elle ne courait aucun danger. Nous cherchâmes inutilement dans la soirée à nous déséchouer en nous halant sur une ancre élongée dans ce but. Un courant assez rapide (deux nœuds) se faisait sentir le long du bord, et nous annonçait des marées assez fortes ;

1839. Août. il était probable que, depuis notre échouage, la mer avait baissé, et nous dûmes renvoyer au lendemain pour nous remettre à flot.

1er Septembre. Pendant la nuit, au moment de la haute mer, l'*Astrolabe* se trouva à flot d'elle-même; au jour nous n'eûmes plus qu'à relever nos ancres pour aller les mouiller un peu plus loin, par un fond de cinq brasses, à deux milles de la côte. Nous aperçûmes distinctement le banc entièrement couvert sur lequel la mer brisait avec force.

La brise n'avait point varié dans sa direction; je venais d'apprendre, par l'expérience, que nous n'avions rien à gagner à lutter contre des vents contraires, aussi je me décidai à attendre patiemment au mouillage des circonstances plus favorables. Toutefois, je voulus utiliser, dans l'intérêt des sciences, le temps que je devais passer forcément à l'ancre. Les deux grands canots des deux corvettes placées sous les ordres de MM. Tardy de Montravel et Gourdin, allèrent porter à terre l'ingénieur avec ses instruments de physique et les naturalistes. Ils ne rentrèrent que le lendemain de très-grand matin; ils avaient débarqué sur une plage formée par des vases trop molles pour pouvoir y tenter des observations de physique. Ces messieurs rapportèrent quelques singes de l'espèce *nasique*, mais les naturalistes ne purent pas s'avancer dans l'intérieur ni collecter aucun autre échantillon d'histoire naturelle. Voici du reste le récit de M. Dumoulin :

« A huit heures du matin, nous nous embarquions

dans les canots désignés pour nous porter à terre; celui de l'*Astrolabe* était monté par MM. Gourdin, Ducorps, Hombron et moi, celui de la *Zélée*, commandé par M. de Montravel, portait en outre un naturaliste et un élève. Nous nous dirigeâmes d'abord sur la pointe sud de la terre qui était en vue, mais à peine avions-nous parcouru deux milles dans cette direction, que nous rencontrâmes un banc à fleur d'eau qui nous barra la route. Ce banc paraissait être formé par du sable mêlé à une grande quantité de vase, en apparence beaucoup plus dure que celle sur laquelle l'*Astrolabe* avait touché la veille. Obligés de changer notre route, nous nous dirigeâmes alors vers la partie nord de la terre, en suivant le banc à petite distance, et en cherchant un espace où nos canots pussent trouver suffisamment d'eau pour le franchir.

1839. 2 Septembre.

« La terre qui était devant nous paraissait être formée par une grande quantité de petites îles, séparées par de nombreux canaux. D'un autre côté, l'eau, qui était fortement colorée, n'était plus que légèrement saumâtre; nous nous trouvions sans aucun doute devant l'embouchure de quelque rivière considérable, à en juger par la quantité d'eau douce qu'elle apportait à la mer. Dès lors nous supposâmes avec raison que le banc que nous longions était la barre de la rivière, et que, lorsque nous arriverions par le travers de l'embouchure principale, nous trouverions la possibilité de franchir cet obstacle. Nous arrivâmes bientôt, en effet, par le travers

1837. Septembre. d'un canal beaucoup plus large que tous les autres, et au milieu duquel nous aperçûmes un petit îlot, nous reconnûmes alors devant nous une coupure, couverte de trois pieds d'eau seulement. C'était justement ce qu'il fallait à nos embarcations pour leur permettre de flotter en se rapprochant du rivage. Une fois engagés dans le chenal, il nous fallut chercher longtemps encore pour pouvoir franchir la barre; puis, enfin, la sonde nous indiqua de nouveau trois brasses de fond, nous étions dans le lit de la rivière, en quelques coups d'aviron nous allions toucher au rivage. Il était alors trois heures de l'après-midi, il nous avait fallu sept heures pour parcourir les mille circuits formés par les eaux courantes de la rivière sur le banc d'alluvions, qui barre son embouchure, et qui, suivant toute probabilité, ne tardera pas à être envahi par les palétuviers.

« En nous approchant de la côte, les matelots, placés sur l'avant des embarcations, nous annoncèrent que le rivage était garni de sauvages qui paraissaient nous considérer avec beaucoup d'attention; cette nouvelle nous fit prendre toutes les précautions commandées par la prudence en pareille circonstance : toutes nos armes furent chargées; les espingoles, qui garnissaient les plats-bords, se dépouillèrent de leurs enveloppes de toile peinte, et, enfin, les fusils furent placés de manière à pouvoir être saisis à la première alarme. Les naturels de Bornéo passent, en effet, pour être fort méchants, et le détroit de Makassar est, dit-on, très-fréquenté par les pi-

rates qui habitent les côtes de Célèbes et de Bornéo. 1839. Septembre.
Tous nos préparatifs de bataille étaient terminés, lorsque nos marins nous annoncèrent que ces êtres vivants, qui garnissaient la côte et qu'ils prenaient toujours pour des individus de l'espèce humaine, étaient munis de grandes et belles queues, ce qui leur donnaient une tournure des plus comiques. Cette nouvelle annonce de nos matelots nous fit beaucoup rire ; elle nous rappelait, en effet, la fameuse histoire que l'on nous avait souvent racontée, sans jamais parvenir à nous convaincre, que Bornéo était la patrie d'une race d'hommes toute particulière, jouissant du bénéfice de porter une queue, et sur laquelle on disait les plus jolies choses du monde. Notre hilarité s'étant calmée à la fin, nous dirigeâmes nos longues-vues du côté de la terre, et nous reconnûmes qu'elle était couverte par une troupe de beaux singes qui paraissaient très-émus de l'approche de nos embarcations. Nous approchions rapidement, en effet, et bientôt nos canots vinrent parallèlement l'un à l'autre, et dans un ordre de bataille admirable, s'échouer simultanément dans les vases de la plage. Mais déjà le rivage était désert, les singes s'étaient réfugiés dans les arbres dont ils occupaient les parties les plus élevées (ce qui n'est pas peu dire), et du haut de ces citadelles naturelles où ces malheureux se croyaient en sûreté, ils nous adressaient les plus laides grimaces qu'on puisse voir.

« Le rivage sur lequel nous venions d'accoster était entièrement formé par de la vase molle et puante,

1839. Septembre. que les eaux recouvrent probablement à chaque marée haute, ou, tout au moins, pendant les grandes crues du fleuve et les marées des syzygies. Les premiers d'entre nous qui voulurent débarquer s'y enfoncèrent presque jusqu'à la ceinture; la vase, constamment délayée sur ses bords par les eaux de la rivière, devenait un peu plus ferme dans l'intérieur; mais le sol sur lequel les palétuviers avaient pris racine était encore tellement humide, que nous y enfoncions toujours jusqu'aux genoux; il était impossible de rester en place, car alors la vase détrempée cédait constamment sous notre poids, et au bout de fort peu de temps, il devenait tout à fait impossible de se dégager de ce ciment qui nous liait les pieds.

« Autant que la vue pouvait s'étendre autour de nous, la terre présentait le même aspect; je reconnus bien vite qu'il me serait impossible de tenter aucune observation de physique; à part les grands arbres qui avaient pris racine dans ce terrain boueux, le sol était entièrement dénudé; les naturalistes ne pouvaient le parcourir, et c'était pour eux le supplice de Tantale, car, outre les singes, on apercevait dans les arbres quelques oiseaux, et nos hommes avaient déjà vu plusieurs serpents se glisser dans ces marécages. Du reste, le jour baissait rapidement, et les exhalaisons fétides de la plage auraient pu être funestes à nos équipages et faire naître des fièvres pernicieuses. Aussi, nous y séjournâmes peu de temps, mais les deux heures que nous passâmes à terre furent employées à faire une guerre active aux

malheureux singes, les seuls habitants probables de cette forêt aquatique. 1839. Septembre.

« A peine nos canots avaient-ils touché au rivage, que M. Ducorps s'était élancé un des premiers à la poursuite des *nasiques;* à force d'efforts, il parvint à s'avancer d'environ vingt mètres dans l'intérieur, lorsque nous étions tous encore autour des embarcations sans savoir comment nous dégager du bourbier dans lequel nous pataugions. Tout à coup nous entendîmes un coup de feu, et, quelques instants après, les cris de M. Ducorps, qui demandait du secours. A l'instant même nous nous précipitâmes du côté d'où partaient les cris; nous aperçûmes bientôt notre compagnon de voyage enfoncé jusqu'à la ceinture dans la vase et ne pouvant déjà plus faire aucun mouvement. Il aurait infailliblement péri s'il eût été seul et si on n'eût pu lui porter secours. M. Ducorps, n'écoutant que son ardeur pour la chasse, s'était mis à la poursuite des singes fugitifs; il était parvenu à atteindre un des traînards de la troupe, et l'avait abattu d'un coup de feu; mais, en voulant ensuite parvenir jusqu'à sa victime, il s'était engagé imprudemment dans un endroit où le terrain étant un peu plus bas, les eaux pouvaient aussi séjourner plus longuement, et où, par conséquent, la vase était plus molle; déjà fatigué par la course qu'il avait faite, ses forces l'avaient abandonné. Il fut, du reste, promptement arraché à cette désagréable position.

« Cet événement, loin de contenir l'ardeur des chasseurs, ne fit que l'augmenter; le singe mort

1839. Septembre. fut rapporté à bord des embarcations par les matelots. C'était un beau mâle, et nous admirâmes ses belles formes, son nez si remarquable par ses dimensions, et les belles teintes de son poil. Bientôt, sur la gauche, nous entendîmes un feu de mousqueterie si nourri, que M. Gourdin et moi, qui étions restés au canot, nous aurions pu croire à un engagement de nos gens avec les naturels, si nous eussions été sur un terrain habitable. Les coups de fusil que nous entendions nous servirent à nous guider, et après une demi-heure d'efforts nous rejoignîmes le gros de nos chasseurs; ils n'étaient pas à plus de quarante mètres des canots, tous s'étaient établis sur des troncs d'arbres abattus par le vent ou le courant, et de là ils avaient ouvert le feu sur la troupe des singes qui couvrait les branches d'arbres au-dessus de leurs têtes. Le carnage fut considérable, mais ces malheureux animaux, cramponnés sur les grosses branches, recevaient la mort sans quitter leurs demeures. Nous ne pûmes en avoir que six, dont deux mâles, deux femelles adultes, et deux jeunes, probablement de l'année. J'en tuai deux pour ma part, deux femelles; l'une d'elles était pleine; l'autre fut rapportée presque vivante à bord. Elle avait reçu une balle qui lui avait fracturé une patte de devant et l'avait fait tomber. Quoique encore pleine de vie, une fois par terre elle ne fit aucun effort pour échapper à celui de nos matelots qui la saisit. Celui-ci la prit dans ses bras comme un enfant pour la porter au canot; cette malheureuse bête ne

chercha nullement à se défendre ou à lui faire du mal; 1839. Septembre.
seulement, avec le bras de devant qui lui restait, elle lui saisit le nez et parut l'examiner avec soin, puis elle le tira fortement, comme si elle avait voulu l'allonger et le rendre semblable au sien.

« Il était cinq heures et demie lorsque nous cherchâmes à nous retirer; ce n'était pas chose facile, chacun de nous sentait alors la fatigue des efforts qu'il avait dû faire pour traverser cette mer de ciment; il nous fallut renoncer à nos souliers, les plus prudents les avaient laissés dans les embarcations, les autres durent les abandonner dans la vase; enfin à six heures nous étions parvenus, en nous trempant tout habillés dans l'eau, à nous nettoyer à peu près, et nous remettions à la voile. Nos matelots, qui avaient manié les avirons toute la matinée, étaient exténués; M. de Montravel ne voulut pas les exposer à de nouvelles fatigues. Nous attendîmes patiemment sous voiles que la brise nous conduisît à bord de nos navires, mais elle était si faible et si variable qu'il nous fallut toute la nuit pour franchir les sept à huit milles qui nous en séparaient. Il était cinq heures du matin lorsque nous accostâmes l'*Astrolabe*. Une 3
heure après, les deux corvettes avaient levé leurs ancres et déployaient leurs voiles pour continuer leur route le long de la côte de Bornéo.

« La femelle de singe blessée que nous avions rapportée fut bien vite adoptée par l'équipage; sa douceur ne se démentit pas un seul instant; elle affectionnait surtout le matelot dont elle avait tiré le nez,

1839. Septembre. et qui avait continué à la soigner plus particulièrement. Elle était devenue la propriété de M. Hombron, à qui je l'avais donnée pour sa collection. Il la laissa vivre quelques jours pour la faire dessiner par M. Le Breton. Quoique libre sur le pont du navire, elle avait adopté une place sur l'avant qu'elle quittait rarement. Elle paraissait triste et aimait beaucoup la société. Lorsque M. Le Breton s'approchait d'elle pour la dessiner, elle se montrait plus contente, et elle ne chercha jamais à lui faire d'autres malices que de saisir, avec la main qui lui restait, le verre où M. Le Breton lavait ses pinceaux, afin d'en boire l'eau. Cette malheureuse bête était constamment altérée, elle souffrait cruellement. L'équipage tout entier avait demandé à M. Hombron de la laisser vivre, mais pour espérer de la sauver, il eût fallut lui faire l'amputation de son membre blessé. Désireux de conserver dans toute son intégrité et sa peau et son squélette, M. Hombron termina toutes ses souffrances en la faisant étrangler. Tous ces singes étaient de la même espèce que celui tué par M. H. Jacquinot à l'embouchure de la rivière *Sambas*. Je laisse à MM. les naturalistes le soin de les décrire ; mais pour l'instruction des voyageurs qui nous suivront, je dois dire que leur chair, accommodée à toutes les sauces possibles, fut toujours trouvée détestable, et cela en dehors de toute prévention. »

La brise, quoique faible, nous était favorable lorsque je me décidai à remettre à la voile ; j'espérais qu'enfin nous allions pouvoir continuer notre route et

vider promptement le détroit. Mais combien de contrariétés ne devions-nous pas encore éprouver avant de pouvoir rentrer dans les mers de Java! Jamais nos corvettes ne furent arrêtées par des calmes plus tenaces, coupés seulement par des vents très-faibles et souvent contraires. Il nous fallut deux jours pour perdre de vue les terres de Pamarong. Ces parages sont tellement embarrassés de récifs, que la prudence nous forçait à mouiller toutes les nuits. Le 6 septembre, nous étions encore à l'entrée de la baie *Balie-Papan;* nous commencions à apercevoir une des chaînes montagneuses de l'intérieur, tandis que le rivage de la mer restait toujours bas et uniforme, couvert par des forêts que je suppose être entièrement formées de palétuviers.

1839. Septembre.

Le 8, nous avions à peine dépassé l'embouchure de la rivière *Passir*. Nous aperçûmes celle de la rivière *Apar*, garnie, comme celle de Pamarong, de petites îles probablement formées d'alluvions, et totalement couvertes d'arbres. Ce jour-là fut encore un jour de deuil pour l'*Astrolabe;* notre pauvre Mafi, qui avait quitté sa riante patrie, l'île Vavao, pour venir partager avec nous la rude vie des marins, ne put en supporter longtemps les fatigues; il succomba à une phthisie pulmonaire. Ce malheureux voulait voir la France, et sa résolution était tellement ferme que rien au monde ne put le décider à quitter l'*Astrolabe* pour essayer de rétablir sa santé; sa mort était prévue depuis longtemps, et cependant il fut vivement regretté. Cet homme, destiné à jouir 8

1839. Septembre. du rang de chef parmi ses compatriotes, s'était accoutumé à la vie du bord en peu de temps; d'un caractère très-doux, il s'était fait de nombreux amis parmi l'équipage; doué d'une rare intelligence, il avait parfaitement compris que sa position à bord de nos corvettes, où il ne pouvait occuper qu'une position inférieure, lui commandait de se rendre utile pour mériter l'intérêt des chefs dont il avait recherché la protection. Il a péri victime des conséquences du despotisme religieux que les missionnaires méthodistes exercent sur ses compatriotes; il ne cessait de se plaindre d'eux et, en venant en France, il répétait constamment qu'il fuyait les missionnaires, et qu'il ne voulait jamais rentrer dans son pays que lorsqu'il serait libre du joug auquel il était assujetti; il était fort aimé de nous tous, et il fut sincèrement regretté. Son corps fut conservé dans une barrique d'arack, et il fait partie de la collection déposée par nous au Museum d'histoire naturelle.

9 Le 9, nous rangeâmes de près la pointe *Rugged*; il fallut redoubler de vigilance, car les cartes indiquaient beaucoup de récifs sur la route que nous devions parcourir. Nous en reconnûmes plusieurs avant d'atteindre la pointe *Shoal*, à l'entrée de la rivière *Pamanoukan*, où se trouvait un *prao* qui disparut bien vite à notre approche. Enfin nous distinguâmes les hautes terres qui s'élèvent au nord de la rivière *Satapa*, ainsi que les montagnes de *Poulo-Laut*, et le 13 au soir nous laissions tomber l'ancre à quatre ou cinq milles de la pointe septentrionale de cette île,

à l'entrée du canal qui porte son nom. J'avais l'intention d'envoyer de nouveau l'ingénieur et les naturalistes à terre, pour faire quelques observations de physique et recueillir quelques échantillons d'histoire naturelle, et je choisis l'île de Pulo-Laut, dont le terrain montueux et accidenté paraissait aussi plus intéressant à étudier et plus propre à servir de champ à leurs investigations. 1839. Septembre

Le lendemain, pendant que les corvettes restaient immobiles sur leurs ancres, les deux grands canots armés se rendirent à terre, portant MM. les naturalistes et l'ingénieur. Parties à sept heures du matin, les embarcations ne rentrèrent à bord qu'à cinq heures du soir; M. Dumoulin avait pu faire quelques observations magnétiques et hydrographiques ; MM. les naturalistes, de leur côté, avaient enrichi leurs collections d'objets intéressants. On en jugera par le passage suivant, extrait du journal de M. H. Jacquinot, qui faisait partie du personnel du canot de la *Zélée*. 14

« Le 13 septembre, à l'entrée de la nuit, nous mouillons auprès de Poulo-Laut. Cette île, satellite de la grande Bornéo, n'en est séparée que par un étroit bras de mer: c'est un terre assez élevée, entièrement couverte de forêts et inhabitée; elle est sans importance, et aucun voyageur ne la mentionne d'une manière particulière.

« Demain un officier doit faire le plan du mouillage ; pendant ce temps, les canots iront, de même

1839. Septembre.

que dans nos deux précédentes relâches sur Bornéo, faire une excursion de quelques heures sur l'île.

« Je profite d'une belle soirée pour tendre mes lignes derrière le navire ; je prends quelques poissons, les mêmes espèces que j'ai déjà rencontrées dans tous nos mouillages du détroit de Makassar, c'est-à-dire le *therapon esclave* et un *trigle*, poissons d'un goût fort médiocre. Une très-belle *annélide*, couverte de bouquets de poils superposés comme des écailles et offrant de brillantes couleurs irisées, vient aussi, chose extraordinaire, se prendre à l'hameçon.

« Le lendemain matin, armés de toutes pièces, nous débarquons sur une plage rocheuse où croissaient avec peine quelques palétuviers rabougris. La roche, de couleur rougeâtre, était marbrée çà et là de grandes lignes noires sur lesquelles se porta notre attention; nous reconnûmes qu'elles étaient dues à de très-beaux filons d'une houille compacte, qui se montrait ainsi à fleur de terre dans diverses directions. Nous en déposâmes plusieurs gros échantillons dans les canots. Cette mine de houille, qui paraît très-abondante, est tout à fait ignorée ; elle serait d'un grand secours pour les colonies hollandaises qui possèdent déjà quelques bâtiments à vapeur. Il nous parut à tous qu'un petit bâtiment aurait facilement pu faire son chargement sans creuser, et seulement avec la houille qui se montrait à la surface du sol.

« Toute cette plage était couverte pendant la marée montante ; d'un côté, elle s'adossait à une ceinture

de rochers escarpés, au delà desquels s'étendait la forêt. Sur le point d'y pénétrer avec M. Desgraz, je remarquai, sur le sable humide, des traces récentes que je crus pouvoir attribuer à un *sapi-outang*, ou antilope à cornes déprimées de MM. Quoy et Gaimard. A quelques pas de là, je trouvai un crâne de tigre; cette rencontre m'avertit de ne point m'aventurer sans précaution, aussi glissai-je une balle dans un des canons de mon fusil, puis nous entrâmes dans la forêt; elle me parut composée des mêmes arbres que j'avais déjà remarqués sur les autres points de Bornéo; on pouvait assez facilement y pénétrer. Sur ses bords je tuai quelques petits oiseaux, entre autres les jolis *souïmangas aspasie* et *moustac*, puis un *fourmillier*, un *édèle*, un *jora* et une petite hirondelle très-commune sur la plage.

1839. Septembre.

« Nous parcourûmes longtemps la forêt sans apercevoir aucune trace de bête sauvage; en approchant d'un grand arbre abattu par le vent, un sanglier, qui fouillait dans le trou qu'occupaient les racines, s'enfuit précipitamment et se perdit dans les broussailles avant que j'eusse pu le viser. Un peu plus loin, M. Desgraz, qui n'avait pas de fusil, vit un superbe *cerf axis* arrêté à quelques pas de lui. Un monceau de branches cassées tout récemment vint exciter nos conjectures; aucune trace de pas n'existait aux environs, c'était probablement l'œuvre de quelque grand singe.

« Je trouvai, sur un petit arbre, un nid contenant trois petits animaux qui me parurent être des rongeurs, mais dont je ne pus déterminer l'espèce; ils

1839. Septembre. venaient de mourir et étaient encore chauds ; la mère était probablement devenue la proie de quelque serpent ou de quelque gros oiseau.

« M. Desgraz, qui faisait collection de cannes, avait coupé, en entrant dans la forêt, une très-jolie liane régulièrement contournée en spirale ; en repassant au même lieu, nous vîmes le sol couvert, dans une grande étendue, d'une liqueur blanche semblable à du lait épais, ce suc tombait en abondance de la branche coupée ; nous lui imposâmes, d'un commun accord, le nom de *chèvre végétale*.

« De retour sur la plage, nous trouvâmes la plupart de nos compagnons réunis ; leur chasse n'avait pas été plus heureuse que la nôtre, seulement M. Gourdin avait tué deux marcassins qu'il avait rencontrés se vautrant dans une mare.

« Un matelot avait aussi aperçu un axis.

« Quelques instants après, nous revînmes à bord ; l'armurier essaya la houille que nous avions apportée et la trouva de bonne qualité. »

15 Le 15, de grand matin, nous remettions sous voiles ; la journée entière fut employée à reconnaître la partie septentrionale de Poulo-Laut, qui forme deux îles séparées par un canal probablement embarrassé, mais où l'on pourrait peut-être trouver de bons mouillages. La brise était toujours contraire ; il nous fallut encore trois jours entiers pour doubler la pointe de Poulo-Laut et sortir du détroit de Makassar.

18 Enfin, le 18 au soir, nous laissions tomber l'ancre au sud de Bornéo, à six milles environ du rivage formé

par une terre basse et boisée, et d'une uniformité désespérante. Le lendemain, avant de quitter la côte, nous la longeâmes encore quelque temps, de manière à reconnaître de nouveau *Tanjong-Salatan*, afin de lier les travaux hydrographiques que nous venions de terminer dans le détroit de Makassar, avec ceux que nous avions faits dans les mêmes parages quatre mois auparavant. 1839. Septembre.

A six heures du soir, le 19, je donnais la route au S. O. pour gagner la rade de Samarang, où je voulais aller mouiller. Ma santé, tout à fait ébranlée par les fatigues que nous venions d'éprouver pendant cette longue traversée, marquée par tant de contrariétés, me força bientôt à tenir ma chambre sans pouvoir la quitter. Lorsque la vigie m'annonça que l'on apercevait les hautes montagnes de *Japara*, j'éprouvai des coliques tellement violentes, qu'il fallait me tenir constamment dans un bain chaud pour pouvoir les supporter; je dus prier le capitaine Jacquinot de prendre le commandement de la division et de la conduire au mouillage. Dans la journée du 23, nous reconnûmes de près la pointe *Bouang*, et après avoir passé la nuit au mouillage près de la côte, le lendemain nous vînmes enfin laisser tomber l'ancre sur la rade de Samarang. Je m'étais alors traîné sur le pont de ma dunette, mon impatience ne m'avait pas permis de rester dans ma chambre, lorsque nous allions enfin atteindre le mouillage dont j'avais tant besoin. Jamais peut-être je n'avais désiré aussi vivement la terre; je n'eusse certainement pas pu sup- 19 24

1839. Septembre. porter quelques jours encore des souffrances comme celles que je venais d'éprouver.

Quinze navires européens étaient mouillés sur la rade; presque tous portaient les couleurs hollandaises, un seul était français : c'était le *Bombay* de Bordeaux; il était en partance; son capitaine vint nous visiter, mais il ne put nous donner aucune nouvelle de la France, qu'il avait quittée presque en même temps que nous *.

* Note 1re.

CHAPITRE LV.

Séjour à Samarang (île Java).

Il était midi, lorsque toutes nos voiles furent serrées. Je songeai à profiter du reste de la journée pour envoyer à terre un officier chargé d'aller saluer le résident, lui faire part de nos besoins et des motifs qui nous amenaient au mouillage. M. Duroch, à qui je confiai cette mission, fut de retour vers trois heures, et m'annonça qu'il avait été reçu avec beaucoup d'affabilité par le résident, M. Baud, qui l'avait prié de me faire des offres empressées de service, et qui, en apprenant que j'étais indisposé, avait beaucoup insisté pour que j'allasse à sa maison de campagne de *Bajong*, où il mettait un appartement à ma disposition. M. Ducorps avait accompagné M. Duroch à terre; il s'était rendu, de son côté, chez M. Tissot, associé de M. Lagnier, de Batavia, afin de prendre les dispositions nécessaires pour le ravitaillement de nos navires. Là, il avait reçu l'assurance qu'il nous serait 1839. 24 Septembre.

1839. Septembre. impossible de nous procurer du vin à Samarang, et que nous ne pourrions en trouver qu'à Batavia. Cette circonstance me contraria beaucoup, car nous avions grand besoin de renouveler notre provision; et d'un autre côté, je ne voulais donner à la relâche de Samarang que le temps strictement nécessaire pour embarquer les vivres dont nous étions dépourvus. J'avais hâte de remettre sous voile; les contrariétés que nous venions d'éprouver, pendant notre navigation dans le détroit de Makassar, me faisaient une nécessité de ne pas perdre un seul instant. Je voulais en effet arriver à Hobart-Town avant la fin de l'année, afin de pouvoir profiter de la saison favorable pour retourner dans les régions glaciales. Forcé de relâcher de nouveau à Batavia pour me procurer les vins dont nous avions besoin, je fis prier M. Tissot de vouloir bien écrire à M. Lagnier, afin qu'il nous fît préparer d'avance cette provision de campagne, et que nous n'eussions plus qu'à l'embarquer lorsque nous nous présenterions sur la rade de Batavia.

Aussitôt après le retour de M. Duroch, l'*Astrolabe* salua le pavillon hollandais de vingt-un coups de canon, qui lui furent immédiatement rendus par le navire stationnaire mouillé sur rade. Ensuite les communications furent ouvertes avec la terre. Plusieurs officiers en profitèrent dès le jour même pour aller parcourir la ville. Quant à moi, je souffrais toujours beaucoup des entrailles, et bien que j'éprouvasse déjà un grand soulagement à respirer l'air doux et em-

baumé qui venait de terre, et surtout à ne plus être secoué par la houle, je ne me sentis point assez fort pour quitter le navire, et je renvoyai au lendemain ma visite au résident. Dans la soirée, je reçus à mon bord le lieutenant de vaisseau commandant le stationnaire ; il me fit, de la manière la plus cordiale, des offres de service, et il se chargea, de son propre mouvement, de nous fournir trente Malais de son équipage, pour faire le service de nos embarcations. Bien que le climat de Samarang passe pour être plus salubre ~~encore~~ que celui de Batavia, je redoutais constamment de voir nos équipages envahis par les maladies, et je m'entourai de toutes les précautions possibles pour les éviter : aussi l'offre qui nous fut faite fut-elle acceptée avec reconnaissance.

1839. Septembre.

L'aspect de la terre, vue du mouillage, est à peu près le même que celui de Batavia. La côte est si basse, que c'est à peine, si on la distingue ; toutefois on aperçoit, à une petite distance, dans l'intérieur des terres, une série de jolis coteaux et de montagnes plus élevées, dont la hauteur augmente par gradation jusqu'à la majestueuse chaîne des monts *Merbabou* et *Prahou*. Ceux-ci s'élèvent à une hauteur considérable ; une distance de près de vingt lieues les sépare du rivage, et cependant, par un temps clair, ils apparaissent de la rade comme s'ils n'étaient que fort peu éloignés. La ville de Samarang, comme celle de Batavia, est établie sur le bord d'une rivière ; elle rivalise, par son commerce, sa population et le luxe de ses habitations, avec la capitale

1839. Septembre.

des colonies Néerlandaises. Rien de la mer ne vient trahir l'existence de cette grande ville. On n'aperçoit que quelques toitures dominées par de hautes têtes de cocotiers. On croirait voir quelques fermes isolées, au milieu d'une plaine immense et bien cultivée. Cependant, le dôme de l'église s'élève au-dessus des arbres qu'il domine. C'est du reste le seul monument que l'on aperçoive de la mer.

A peine avions-nous mouillé sur la rade, que deux jolies pirogues, montées par des Javanais, étaient venues nous offrir leurs services, moyennant la modique somme de une roupie par jour (2 fr. 14 cent.). Ces hommes remplissent à Samarang les fonctions des *daubachis* de l'Inde. Leurs services sont excessivement précieux pour les marins qui mouillent sur la rade. Pour accoster la terre, il faut, comme à Batavia, remonter la rivière qui traverse la ville, et dont la barre n'est pas toujours facile à franchir. Ces embarcations, plus légères que celles des navires européens, et maniées par des mains plus exercées dans ce genre de navigation, rendent les communications très-faciles entre la rade et la terre. Nos officiers s'empressèrent d'en retenir plusieurs, et ils n'eurent généralement qu'à se louer des services de leurs propriétaires.

25 Une nuit de repos, passée sur la rade, avait beaucoup diminué mes souffrances, et je me disposais à descendre à terre en compagnie du capitaine Jacquinot, lorsque nous reçûmes la visite de M. Tissot, notre compatriote, l'un des plus riches négociants de

la ville; il avait accueilli la veille plusieurs officiers des corvettes, et avait appris d'eux que j'étais très-souffrant; il accourait pour m'offrir un logement dans sa maison; je refusai d'abord cette invitation obligeante; mais j'acceptai de descendre à terre avec lui et d'utiliser ses offres de services, pour me guider dans les visites que je voulais faire aux autorités de la ville. M. Tissot était accompagné par le capitaine du navire marchand le *Bombay,* qui devait remettre à la voile le lendemain. Je profitai de la circonstance pour arrêter, séance tenante, le passage d'un de nos élèves, à qui un fâcheux état de santé ne permettait plus de faire partie de l'expédition. Depuis longtemps, M. Lafond éprouvait des douleurs aiguës qui l'empêchaient de remplir son service; et même, depuis quelques jours, le chirurgien-major m'avait prévenu que, malgré tous ses soins, il n'espérait sauver les jours de cet élève que par un prompt retour en Europe. Je saisis donc avec empressement cette occasion de renvoyer M. Lafond en France. Le navire le *Bombay* devait opérer son retour à Bordeaux dans le plus bref délai; il réunissait toutes les conditions nécessaires pour le transport d'un malade. Le capitaine se prêta de très-bonne grâce à un arrangement. Les conditions du passage furent bien vite arrêtées; dès le jour même, M. Lafond quitta l'*Astrolabe* et embarqua sur le *Bombay.* J'ajouterai que c'est aux soins empressés du capitaine de ce navire que M. Lafond dut, d'après son aveu, de pouvoir revenir graduellement à la santé.

1839. Septembre.

1839. Septembre. Cette affaire une fois terminée, nous quittâmes le bord, et nous nous dirigeâmes sur la ville. Peu de temps après, nous franchissions la barre de la rivière, puis nous nous avançâmes entre les deux quais qui resserrent son lit; il nous fallut parcourir près de deux milles avant d'atteindre les bureaux de la
Pl. CXLVII. direction du port, près desquels se trouve le débarcadère. Les habitations qui sont le plus rapprochées du rivage, sont celles des Malais. C'est là où commence réellement la ville. C'est là aussi où la douane a établi ses lignes; elle occupe, sur la rive droite de la rivière, un bâtiment considérable, approprié au but auquel il est destiné, et près duquel nous établîmes notre observatoire. Les officiers chargés de régler nos chronomètres en fixèrent la position. Le terrain compris entre ce bâtiment et le rivage est occupé par des marécages. Il est peu habité. Il est probable que les exhalaisons méphitiques qui s'en échappent seraient funestes aux habitants qui viendraient s'y fixer.

Aussitôt après avoir dépassé le bâtiment de la douane, le lit de la rivière apparaît comme une ville flottante, habitée par les pêcheurs malais qui vivent
Pl. CXLVIII. avec leurs familles sur les praos. Les deux côtés sont occupés par une ligne de ces grands bateaux, qui rétrécissent beaucoup le passage. Le quartier malais s'étend aussi des deux côtés de la rivière. Les maisons sont bâties sur les bords mêmes du rivage. Généralement elles sont garnies de galeries en bois qui s'avancent au-dessus des eaux et produisent un effet

des plus pittoresques. Ce quartier, très-populeux, est rempli de boutiques et d'ateliers; la rivière le traverse dans toute sa longueur, en remontant son cours, on rencontre un pont en pierre, qui paraît être solidement établi. Là, son lit s'élargit considérablement; sur sa rive gauche, on découvre une vaste place, sur laquelle débouche la route de Batavia. Cette route est une magnifique avenue large et bien ombragée par de beaux arbres touffus, plantés sur ses côtés.

1839. Septembre.

Comme je l'ai déjà dit, nous débarquâmes au bureau de la direction du port; nous y trouvâmes une très-belle voiture attelée de quatre chevaux qui nous attendait: elle appartenait à M. Tissot. Il nous fallut peu de temps pour traverser la ville dans cet équipage; elle nous parut bien bâtie; ses rues étaient larges et spacieuses. De beaux magasins laissaient voir, dans leurs étalages, les productions diverses de l'Europe, de la Chine et du Japon. Comme à Batavia, les négociants fortunés n'y ont point leur résidence habituelle; ils se contentent d'y tenir leurs bureaux et leurs magasins. Chaque soir, ils se rendent à leur maison de campagne, où ils rejoignent leur famille. C'est surtout près de la route qui conduit à Batavia que s'élèvent en grand nombre ces vastes et belles maisons de campagne construites avec un luxe tout asiatique, et où l'on trouve toutes les jouissances de la vie. Je ne pouvais me lasser d'admirer ces magnifiques habitations avec leurs jardins où s'étalait la luxurieuse végétation des tropiques. Toutes ces

1839. Septembre. maisons de plaisance sont encore aujourd'hui trop espacées les unes des autres pour constituer une ville ; l'emplacement qu'elles occupent est désigné sous le nom de *Bajong*.

La plus belle de toutes ces habitations est peut-être celle où M. Tissot a établi sa résidence ; elle fut construite, dit-on, par un Arménien, qui dépensa 200,000 roupies. Plus tard, de fausses spéculations et les grandes dépenses qu'avait nécessitées sa construction conduisirent son propriétaire à sa ruine. Obligé de vendre ses propriétés pour faire face à ses créanciers, le négociant arménien ne put jamais trouver dans la colonie un homme ayant une fortune suffisante pour acheter ce palais; M. Tissot se présenta comme acquéreur, et l'obtint pour 18,000 roupies. C'est sans contredit la maison la plus somptueuse que j'aie vue parmi celles de Samarang et même de Batavia ; elle est précédée d'une vaste cour traversée par un large ruisseau. Les abords de ce cours d'eau sont garnis par des bosquets composés des arbustes et des arbres les plus beaux. Cette maison ne comporte qu'un seul étage; le rez-de-chaussée est divisé en plusieurs salles magnifiques décorées avec beaucoup de luxe. Les appartements particuliers et les chambres à coucher sont au-dessus. Tout autour de ce bâtiment il existe une galerie extérieure parquetée en marbre, où règne toujours une fraîcheur des plus agréables. Un large escalier conduit à cette galerie ; ce fut là que nous mîmes pied à terre.

M. Tissot me présenta toute sa famille ; il nous fal-

1839. Septembre.

lut accepter son hospitalité sans restriction, et nous ne pûmes quitter sa demeure sans accepter son déjeuner. L'hôtel du résident était à peu de distance, nous nous y rendîmes. Cette habitation était loin d'avoir la fastueuse apparence de celle que nous venions de quitter. On y arrive sous une longue allée ombragée par des arbres hauts et touffus. La maison, quoique déjà ancienne, aurait paru belle et somptueuse dans toute autre ville; elle est occupée aujourd'hui par M. Baud, neveu de l'ancien gouverneur général de ce nom, et résident de la province de Samarang; il nous reçut avec beaucoup de prévenance et renouvela auprès de nous toutes ses offres de services. Il nous fit promettre de lui donner un jour pour faire une course dans la campagne avec lui; et il ne nous quitta qu'après nous avoir comblé de politesses. Nous nous rendîmes ensuite chez M. le colonel de Broon, commandant supérieur de toutes les forces militaires du district de Samarang, et chef du corps d'observation campé à plusieurs lieues dans l'intérieur. Par suite des mécomptes que cet officier avait éprouvés dans son avancement, il venait de demander sa retraite, et il se préparait à effectuer sous peu son retour en Europe. Irrité des passe-droits qu'il avait subis dans une carrière remplie avec honneur et activité, M. de Broon s'était décidé à repousser toutes les propositions qu'on pourrait lui faire par la suite, et il avait quitté une position dans laquelle il croyait avoir à se plaindre. Nous le trouvâmes occupé à vendre les meubles et les effets qu'il ne pouvait pas emporter

1839. Septembre. avec lui. Aussitôt qu'il nous aperçut, il vint à nous d'un air ouvert et plein de franchise, et il nous accueillit avec une bienveillance toute particulière. Il voulut s'excuser de l'impossibilité où il était de nous recevoir selon son désir; mais il nous pria instamment d'en agir avec lui comme si nous étions de vieilles connaissances, et d'accepter ses services, s'ils pouvaient nous être agréables. Nous allâmes ensuite visiter MM. Boll et Voute, que nous avions connus dans les Molluques, exerçant les fonctions de magistrats, le premier à Amboine, le second à Makassar. Tous deux se trouvaient à Samarang pour y exercer les mêmes fonctions. Nous avions conservé d'eux des souvenirs trop agréables pour ne pas saisir avec empressement cette nouvelle occasion de nous revoir. Ils partagèrent avec nous la joie de cette heureuse rencontre, et nous les trouvâmes toujours dans les mêmes sentiments à notre égard. Enfin nous rentrâmes chez M. Tissot. J'étais toujours fatigué et souffrant; les communications avec nos navires étaient souvent difficiles et toujours pénibles; aussi j'acceptai volontiers l'appartement qu'il m'avait fait préparer, et où je pus goûter un repos devenu nécessaire.

Je consacrai la journée du lendemain tout entière à écrire au ministre et à ma famille; le *Bombay* allait mettre à la voile, je voulus profiter de cette circonstance pour faire parvenir sûrement des nouvelles de l'expédition. Du reste, j'étais bien aise de prendre quelque repos, car j'avais rendez-vous avec le résident, le lendemain, pour aller visiter l'intérieur de l'île.

De grand matin, ainsi que nous en étions convenus, nous nous rendîmes, M. Jacquinot et moi, à l'hôtel de la résidence. Fidèle à sa parole, M. Baud avait tout disposé; il nous attendait avec une tasse de café dont nous dûmes nous lester avant de nous mettre en route. La voiture était prête; elle était attelée de six chevaux qui se montraient impatients de partir. Le colonel de Broon avait accepté l'invitation du résident de faire la course avec nous. Il fut exact au rendez-vous. Nous prîmes tous place dans la voiture, et les chevaux partirent au galop. A la porte d'entrée de l'hôtel se trouvait une suite nombreuse qui devait former notre escorte; elle se composait de cavaliers du pays, vêtus uniformément et armés d'une lance à l'extrémité de laquelle flottait un petit drapeau de diverses couleurs. Notre départ était entouré d'une pompe que nous n'avions encore vue nulle part, mais qui, à ce qu'il paraît, accompagne ordinairement le résident dans ses tournées. Pour le moment, nous en partageâmes les honneurs. 1839. 27 Septembre.

Nous parcourûmes d'abord une belle plaine richement complantée, puis, par une pente assez rapide à environ douze pilliers (huit milles), nous arrivâmes aux plantations de café. La culture de cet arbuste est aujourd'hui une de celles vers lesquelles tourne toute l'industrie des indigènes; elle a pris un accroissement très-grand et très-rapide; elle est presque entièrement confiée aux soins des naturels. Le gouvernement de la compagnie ne vend jamais de terres, mais il les concède pour vingt années. Cette conces-

1839. Septembre. sion peut être renouvelée, surtout si le cultivateur a mis ce terrain dans un bon rapport. Au bout de cinq ans seulement, le concessionnaire est obligé de se soumettre à certains droits. Les naturels qui ont obtenu la concession d'un terrain sont obligés de verser dans les magasins de la compagnie les produits de leurs récoltes à un prix fixé d'avance. Celui du café est de six florins le picol (125 livres). Les princes et propriétaires indépendants peuvent vendre leurs denrées à qui il leur plaît; mais alors le gouvernement prélève un droit de 5 pour 100 sur le prix de la vente.

Tous les fonctionnaires que j'ai interrogés conviennent que la Hollande retire, comme gain net provenant soit de la vente des denrées récoltées à Java, soit des droits auxquels les propriétaires sont soumis, 25,000,000 de florins, et ils prétendent que ce produit pourrait doubler d'ici à quelques années; mais aussi tous conviennent que le système actuel est oppressif et ruineux. Ils se récrient surtout contre l'autorité tyrannique et absolue du gouverneur général actuel, qui paraît n'être ni aimé, ni considéré. La colonne du système actuel est le ministre des colonies, qui jouit d'un crédit immense auprès du roi Guillaume.

La route que nous suivîmes était large et parfaitement tenue; de chaque côté l'on apercevait de vastes plantations de café; mais la campagne paraissait totalement privée d'arbres, et même j'eus tout lieu de m'étonner de voir combien avait été grande

l'insouciance du gouvernement, qui avait permis de défricher un terrain jadis couvert par de belles forêts, sans s'émouvoir des conséquences que pouvait entraîner la destruction complète des arbres. A treize pilliers de Samarang, nous laissâmes sur notre gauche un petit fortin garni de quelques pièces de canons et qui nous parut être en très-bon état. A côté de cette redoute, nous aperçûmes un vaste corps de logis destiné à servir de caserne et d'hôpital pour les militaires malades de la garnison de Samarang. La position de ce petit établissement a été choisie sur ce plateau, renommé pour sa salubrité. On y envoie de Samarang les malades qui commencent à entrer en convalescence, et il paraît que généralement ils ne tardent pas à recouvrer leur santé, grâce à l'air pur qu'on y respire. A quelques pas de là, nous arrivâmes à un relais où nous changeâmes de chevaux; puis nous repartîmes avec une vitesse bien supérieure à celle que l'on obtient en France avec les chevaux de la poste. L'aspect de la campagne était toujours le même; seulement de temps à autre nous apercevions quelques oasis verdoyants, indiquant les cours d'une eau abondante. Les pentes des montagnes paraissaient elles-mêmes, comme la plaine, totalement privées d'arbres et couvertes de culture.

1839. Septembre.

La population de Java est aujourd'hui de plus de huit millions d'âmes, et l'île pourrait, dit-on, nourrir plus de vingt millions d'habitants. Du reste, la population doit croître prodigieusement si, comme

1839. Septembre.

on me l'a assuré, le nombre des naissances est de soixante-dix, lorsque celui des décès est de vingt-cinq seulement. Aujourd'hui, le nombre des habitants qui sont sous la domination des princes indépendants, tels que les sultans de *Solo*, de *Manka-Bouni* et de *Djocara-Karta*, est tout au plus de un million six cent mille. Les autres princes ne sont indépendants que de nom, car ils reçoivent leur autorité du gouvernement hollandais.

Nous aperçûmes de loin, au milieu d'une immense plaine, le fort *Guillaume*, qui était loin encore d'être achevé, et qui doit pouvoir contenir 2500 soldats. Ce sera là une citadelle qui garantira à jamais la domination de la Hollande des attaques des indigènes. Les forces des Européens, concentrées dans le fort Guillaume, seront toujours prêtes à se porter sur tous les points de l'île en cas de guerre intestine.

Le littoral de Java est très-meurtrier pour les Européens; aussi, à quelques exceptions près, il n'est gardé en temps de paix que par des indigènes enrégimentés. Les soldats hollandais qui constituent la force du gouvernement séjournent dans l'intérieur; ils y restent concentrés et prêts à marcher au premier signal. Les maladies, bien moins fréquentes sur les plateaux élevés que sur le littoral, ont peu de prise sur eux; d'un autre côté, le gouvernement hollandais peut constamment disposer d'une petite armée entièrement composée d'Européens, sur laquelle il peut toujours compter. *Sala-Tiga* est un des points les mieux choisis pour une place de guerre. L'air qu'on y respire

est des plus purs, et sa position centrale permet une surveillance active sur tous les points du littoral. C'est à Sala-Tiga que l'on a établi le camp des soldats européens, jusqu'à ce que le fort Guillaume soit terminé. De grandes dépenses y ont été faites, tant pour loger les officiers que pour abriter les soldats. Cette position militaire est à trente et un pilliers de Samarang. Notre course était tellement rapide, qu'il ne nous fallut pas plus de quatre heures pour franchir cette distance.

1839. Septembre.

C'était là le but de notre promenade. Le résident de Sala-Tiga, ancien officier de la marine hollandaise, avait été prévenu à l'avance, et nous fit un accueil des plus agréables. Après un copieux déjeuner et quelques heures données à la sieste, nous nous acheminâmes vers le camp; il ne contenait qu'un seul bataillon de sept compagnies, presque entièrement composées d'Européens. Le colonel de Broon nous en fit voir tous les détails. Officiers et soldats me parurent bien logés, et leur service me sembla être très-doux. Notre journée fut employée à parcourir les alentours, où l'on rencontre presque tous les végétaux de l'Europe; elle se termina par un grand repas, offert par le résident; nous y retrouvâmes tout le luxe et tout le confortable des festins des grandes villes. Il nous restait encore à faire une course longue et fatigante dans les montagnes environnantes; nous nous séparâmes pour prendre quelque repos, et le lendemain, à cinq heures du matin, nous étions tous debout, prêts à profiter de la fraîcheur de la nuit pour continuer

1839. Septembre. notre excursion; mais avant de nous remettre en route, je crois devoir rapporter quelques faits et quelques renseignements qui m'ont été donnés et que je livre à la crédulité du lecteur, sans autre garantie que celle des personnes qui me les ont confiés. Parmi les contes accrédités ici, on m'a souvent parlé d'une pluie de pierres qui aurait eu lieu dans un endroit complétement fermé. Ainsi, dans une chambre hermétiquement close de toutes parts, il serait survenu tout à coup des cailloux, qui seraient tombés du plafond sans qu'on pût voir d'où ils provenaient. On concevrait bien que si le lieu n'était point fermé, il eût pu arriver qu'un aérolithe eût été réduit en poussière, et que le vent eût pu en renvoyer les débris dans un lieu couvert et non clos; mais il était impossible d'ajouter foi au fait tel qu'il m'était raconté, malgré les assertions pressantes de mes compagnons.

M. Baud m'a cité encore un phénomène dont j'avais déjà entendu parler, c'est l'existence d'une coquille qui, à certaines époques, laisse échapper des oiseaux qui s'envolent. Les assertions de M. Baud à cet égard étaient tellement positives, que je ne doute pas qu'il n'y ait là quelque illusion qui a induit en erreur cet homme honorable. Enfin, comme je me montrais très-peu crédule sur ces prodiges vraiment fantastiques, je dis à ces messieurs que je rangeais tous ces récits dans la même catégorie que celui qui m'avait déjà été fait de la multiplication des perles par leur accouplement; mais je trouvais dans M. Gerikou, résident de Sala-Tiga, un homme convaincu

de la réalité de ce fait : il m'assura qu'il avait ex- 1839. Septembre.
périmenté lui-même et qu'il possédait plusieurs perles capables d'en produire d'autres. Il mit en même temps une grande insistance à m'en offrir, et je ne pus faire autrement que de les accepter. Il me montra, dans une petite boîte remplie de coton, une perle assez grosse avec d'autres plus petites, et quelques grains de riz destinés à les nourrir. Il me fit distinguer aussi de très-petites perles qu'il croyait avoir vues s'approcher de la grosse et s'en détacher ensuite. Il mit dans une petite boîte garnie de coton celle qu'il jugea être la plus productive, avec deux autres plus petites et quelques grains d'un riz particulier. Toutes ces perles, vues à la loupe, n'avaient rien de particulier, et dans le désir de lui être agréable, je lui promis de faire l'expérience de son procédé; je ne pus cependant lui cacher mon incrédulité *.

Nous fûmes obligés de renoncer à notre voiture pour 28
gagner les sommets que nous voulions atteindre et où s'élèvent quelques monuments tumulaires, vieux débris de la splendeur passée du peuple javanais. Des chevaux de selle nous attendaient à la porte de la résidence. M. Jacquinot seul ne voulut point en profiter, leur allure vive et décidée lui fit craindre de ne pouvoir les monter. Il préféra aller stationner sur la grande route avec la voiture, pendant que nous nous

* M. d'Urville m'a montré ces perles dans le courant du mois de juin 1841 ; il est inutile d'ajouter qu'elles étaient absolument dans le même état qu'à l'époque où elles lui furent données.

V. D.

1839. Septembre. élancions dans une direction opposée. Au bout de quarante minutes, nous avions parcouru quatre pilliers, et nous changeâmes de monture. Enfin, nous arrivâmes sur une suite de coteaux recouverts par une grande graminée dont les tiges flottantes se balançaient au gré des vents. Les tigres, dit-on, abondent dans ces herbes sauvages.

Sur ces coteaux dénudés, nous aperçûmes six petits édifices appelés *sacella*, de forme semblable et ne différant entre eux que par les dimensions et les ornements. Le plus élevé de tous couronne la dernière colline de la chaîne et paraît isolé. Ces *sacella*, d'une construction très-mauvaise et peu solide, sont des pyramides quadrangulaires de quatre à cinq mètres de haut, sur deux ou trois de base; une porte étroite conduit à l'intérieur. M. Baud avait envoyé à l'avance des ouvriers pour déblayer un de ces édifices, aussi nous pûmes y entrer; nous trouvâmes l'intérieur entièrement vide, seulement nous aperçûmes plusieurs niches où devaient se trouver des statues. Ces constructions paraissaient n'avoir été faites que pour servir de lieu de sépulture à une seule famille. La plus élevée de toutes était aussi la plus remarquable; à côté d'elle on apercevait les débris d'une *sacella* plus petite, d'un autel et de plusieurs bancs. Les pierres qui avaient servi à construire ces édifices étaient de grès, elles étaient taillées en rectangles peu réguliers et assemblées à l'extérieur sans aucun ciment pour les lier; quelquefois même elles étaient entaillées de manière à entrer les unes dans les autres. Ces édifices sont à

peu près tous semblables; quelques-uns sont ornés de sculptures. 1839. Septembre.

Du sommet de ces coteaux on jouit d'un coup d'œil admirable. Malheureusement la terre était entourée d'une brume assez épaisse, et il eût fallu attendre peut-être longtemps encore avant que le soleil fût parvenu à la dissiper. Nous n'en avions pas le temps, et après avoir déjeuné nous remontâmes à cheval. Nous arrivâmes bientôt près d'un village où l'on me montra, au milieu d'une forêt admirable, une des plus belles sources que l'on puisse voir; elle sort du fond d'une fissure dans le roc, à cinquante-deux pieds de profondeur. Son volume est de la grosseur du corps d'un homme; ses eaux sont jaunes, et on prétend qu'elles jouissent de propriétés médicinales lorsqu'elles sont prises sur les lieux.

Quelques instants après, nous retrouvâmes M. Jacquinot qui stationnait sur la route avec la calèche, et nous reprîmes le chemin de Samarang au galop de nos chevaux. Je ne pouvais me lasser d'admirer ces belles plaines que nous parcourions si rapidement, et qui, couvertes de riches récoltes, témoignaient si amplement de la fécondité du sol. M. Baud m'assura que la résidence de Samarang comprend à elle seule 800,000 habitants, dans lesquels le district de *Sala-Tiga* compte pour 160,000.

MM. Baud et de Broon, en voyant tout le plaisir que j'éprouvais à parcourir l'intérieur de Java, insistèrent vivement auprès de moi pour m'engager à consacrer huit jours à visiter les provinces hollandaises

1839. Septembre. de l'île et les princes indépendants, s'offrant de m'accompagner dans cette excursion; mais, à mon grand regret, je ne pus accepter des offres aussi bienveillantes et qui m'ont laissé des souvenirs d'une profonde reconnaissance; tout ce que je venais de voir m'avait donné des idées toutes nouvelles sur l'île de Java; en parcourant ces vastes plaines, où croissent en abondance et par les seuls soins des Malais, le café, le tabac, l'indigo, etc., je ne pouvais me lasser d'admirer la patience et le talent administratif des maîtres des Molluques, des îles de la Sonde et de Bornéo, qui sont parvenus à un pareil résultat. Avec son caractère insouciant, sa sobriété et son peu de besoins, le peuple malais doit avoir une grande répulsion pour les travaux pénibles de l'agriculture; aussi il paraît que les champs seraient loin de présenter cet aspect enchanteur, si les chefs javanais n'employaient quelquefois l'usage du bâton pour exciter l'ardeur de leurs sujets pour l'agriculture. Mais cette tyrannie, si éloignée de nos mœurs et de nos idées libérales, est exercée sur les Malais par leurs propres chefs, sans que la haine que de pareilles mesures peuvent faire naître revienne jamais vers le gouvernement hollandais.

A notre retour à Samarang, nous trouvâmes chez M. Baud un splendide repas qui nous attendait; je ne pus me retirer que fort tard. La voiture de M. Tissot nous attendait à la porte, mais notre compatriote ne voulut nous permettre de retourner à bord qu'après nous avoir fait promettre de lui consacrer la

journée du lendemain, la dernière que nous devions passer au mouillage. 1839. Septembre.

Toutes les provisions dont nous avions besoin étaient prêtes et en grande partie embarquées. Grâce aux secours des Malais qui armaient nos embarcations, nos chaloupes avaient pu faire deux chargements d'eau par jour, et notre provision était complétée. M. Tissot m'avait dit que M. Lagnier avait préparé les vins que nous devions prendre à Batavia. Enfin, dans la journée, nous avions terminé l'embarquement de tous les objets qui nous étaient nécessaires pour continuer notre voyage. Avant de quitter le bord, je donnai les ordres nécessaires pour que tous les préparatifs d'appareillage fussent faits dans la soirée, et je descendis ensuite à terre pour parcourir la ville que j'avais à peine visitée. 29

Je pris terre au bâtiment de la douane, placé, comme je l'ai dit, sur la rive gauche. C'est là aussi que se trouvent les campongs chinois et javanais, qui s'étendent à plus d'un mille le long de la rivière. Les habitations qui les composent sont toutes construites en bambou, assemblées sans aucun ordre et traversées par des ruelles étroites et boueuses. Le quartier chinois est entièrement séparé des autres parties de la ville par une muraille continue; on y parvient par de grandes portes, au-dessus desquelles on remarque quelques caractères chinois. Ce quartier, entièrement séparé du reste de la ville et exclusivement habité par les Chinois, présente une physionomie particulière. On se croirait tout à fait trans-

1839. Septembre. porté en Chine. Les maisons sont généralement construites en bois. Chacune d'elles présente pour ainsi dire un aspect à part. C'est là le centre de l'industrie de Samarang. Chaque rue paraît être spécialement destinée à une industrie spéciale; les marchands d'étoffes occupent la plus longue.

Le campong chinois de Samarang possède son théâtre, comme celui de Batavia. « Nous nous rendîmes sur une place, dit M. Desgraz, où le théâtre chinois, le *Vayang-Tchina*, suivait le cours de ses représentations, qui ne s'interrompent pas pendant l'époque de l'année affectée à ces réjouissances publiques. Le théâtre n'est ouvert qu'à l'époque de certaines solennités, et les frais en sont payés par les riches marchands du campong. Comme à Batavia, la scène se trouvait élevée sur une barraque en bois, et la troupe des acteurs était entièrement composée de femmes. Une table était dressée en face de la scène, auprès d'un autel surmonté d'un tableau représentant l'image de la divinité chinoise, ou peut-être celle d'un envoyé de cette divinité. Quand j'interrogeais les assistants sur le nom de ce personnage, ils me le désignaient sous le nom de *Fohi*. Les marchands chinois faisant les frais de la fête étaient assis gravement autour de la table, d'où ils jouissaient à leur aise du plaisir du spectacle. Quelquefois, pour marquer leur approbation à une des actrices, ils lui envoyaient un plat de leur service. Celle-ci le mangeait devant le public, séance tenante, après avoir remercié le donateur par une belle révérence. Etrangers à la langue chinoise,

nous ne pûmes juger du goût des Chinois dans le choix de leurs pièces. Comme à Batavia, le chant se mêlait au récitatif monotone des personnages. Les acteurs portaient des masques et prodiguaient l'emploi des moustaches. Je pus compter sept longues mèches de barbe sur le masque d'une seule actrice. Les restaurants n'étaient pas éloignés du lieu de la représentation; on les trouvait facilement, en suivant la foule des spectateurs qui, à chaque entr'acte, quittaient le spectacle pour aller se restaurer, sauf à reprendre leur place aussitôt qu'une actrice reparaissait en scène. J'appris qu'un grand nombre d'Européens et même des dames se faisaient fréquemment conduire dans ces restaurants pour y goûter un mets particulier, une espèce de hachis nommé *kimlo.* » Les Chinois semblent du reste avoir acquis le droit de fournir exclusivement aux besoins et au luxe des Européens. Ils sont boulangers, pâtissiers, carrossiers, bottiers, tailleurs, fabricants de meubles, etc., etc. Leurs fêtes et leurs cérémonies attirent toujours une foule nombreuse et forme une des plus grandes distractions de la société hollandaise.

1839. Septembre.

A côté de cette population laborieuse, la vie des Javanais offre un contraste des plus remarquables: sobres par goût, oisifs par caractère, ces hommes, sans jamais s'inquiéter de l'avenir, ne cherchent qu'à satisfaire les besoins du moment, en se donnant le moins de peine possible; on ne voit parmi eux ni marchands, ni industriels, mais en échange les gens de peine, les bateliers, les porte-faix abondent. A

1839. Septembre.

chaque pas on rencontre une foule de Javanais empressés de vous offrir leurs services ; mais aussitôt qu'ils en ont touché le salaire, semblables aux *lazzaronis* napolitains, ils négligent toutes les occasions de réaliser un nouveau gain. Rassurés sur les besoins du moment, ils se livrent au sommeil, plutôt que de penser au lendemain. La rive droite de la rivière est occupée par le quartier malais et par la ville européenne : celle-ci, comme je l'ai déjà dit, comporte plusieurs belles et larges rues garnies par de beaux magasins. Samarang ne se compose point encore, comme à Batavia, d'une ville toute marchande, entièrement occupée par les bureaux et les magasins des négociants et d'une nouvelle ville, composée de palais. Le quartier européen, à Samarang, n'a point encore été totalement abandonné par les négociants. Les plus riches d'entre eux seulement possèdent des maisons de campagne à Bajong. Autour d'un rond-point où viennent aboutir plusieurs grandes routes, le seul édifice que l'on remarque dans la ville et qui mérite l'attention, est le temple luthérien, dont on aperçoit le dôme de la rade; il est garni de colonnes massives, qui font du reste peu d'honneur à l'architecte. Tout auprès de ce temple, on aperçoit l'hôtel de ville et le tribunal, qui n'offrent rien de particulier.

Après avoir parcouru la ville, je me rendis chez M. Boll, qui, fidèle à la promesse qu'il m'avait faite à Amboine, avait fait don à l'expédition de deux *Nautilus* pourvus de leurs animaux. Ces échantillons d'his-

toire naturelle étaient d'autant plus précieux que le Muséum de Paris ne les possédait point et que même on ignorait encore les particularités anatomiques qui distinguent ce coquillage. C'était un titre de plus à notre reconnaissance que l'ancien fiscal d'Amboine venait d'ajouter à tous ceux dont nous avions conservé le souvenir. Enfin, à six heures du soir, je me rendis chez M. Tissot, qui avait organisé une fête charmante en notre honneur. Les beaux salons de son habitation se prêtaient merveilleusement à la circonstance. Cent personnes environ y étaient réunies, et presque toutes parlaient notre langue. Par une attention délicate, le choix des invités avait été fait de manière à ce que nous pussions nous croire transportés dans un salon français. Les décors étaient magnifiques ; malheureusement, la flamme des bougies répandait une chaleur insupportable ; mais dans la galerie qui entourait l'habitation, on respirait un air d'une fraîcheur délicieuse. Un orchestre complet, composé de Malais, se mit à exécuter des airs de contredanses et de valses européennes, et bientôt le bal s'organisa avec la plus belle apparence.

1839. Septembre.

A minuit, un souper fort beau fut servi dans la pièce voisine ; cent personnes s'assirent autour de la même table, et les vins de France achevèrent de rendre cette réunion des plus gaies. En dehors du cercle de la danse, la conversation était partagée entre les affaires commerciales et les affaires politiques. Les négociants paraissaient espérer beaucoup de voir bientôt le port de Samarang jouir d'une franchise parti-

1839. Septembre.

culière, celle de recevoir librement des marchandises étrangères et de pouvoir trafiquer directement avec tous les pavillons. Il paraît même que, depuis quelque temps, des agriculteurs, se fondant sur cet espoir, ont donné une grande extension à la culture de la canne à sucre. Le gouvernement semble les encourager dans cette nouvelle voie. Au nombre de ces spéculateurs se trouvait M. Vitalis, ancien militaire français actuellement engagé dans une des plus grandes entreprises de plantation et de fabrication de sucre.

Quant aux affaires politiques, la dernière guerre de Java en faisait tous les frais; on paraissait même fort peu se préoccuper des succès des Hollandais dans l'île de Sumatra. Cette guerre paraît avoir fortement ébranlé le pouvoir hollandais, et son souvenir rend encore soucieux les habitants du pays. La garnison de Samarang n'est pas forte; il y a quelque temps, des renforts ayant été demandés pour l'armée qui combat à Sumatra, elle n'avait pu se dégarnir que d'une compagnie, tellement on est encore sur le qui-vive. Il n'y a pas bien longtemps que l'attitude de la population tendait à faire craindre une levée prochaine de boucliers. Il était probable qu'elle prendrait les armes à la première occasion favorable. Telles étaient les assertions de plusieurs officiers de la milice, qui paraissaient convaincus que si un chef influent, tel que le prince de Solo, venait à faire un appel aux armes, une révolte générale serait imminente. Enfin, dans les différents groupes de causeurs,

on n'entendait que des plaintes sur la décadence rapide du commerce de Java. Tous, sans exception, se plaignaient fortement de la conduite du gouverneur général, pour lequel ils montraient très-peu de sympathie. 1839. Septembre.

La médisance avait aussi son tour : mes officiers et moi-même nous trouvâmes plus d'une personne parmi les invités qui vinrent charitablement chuchotter à nos oreilles de malignes insinuations sur la réunion à laquelle nous assistions. On nous dit que la fête eût été bien plus brillante si la haute société de Samarang ne s'était fait un scrupule de paraître à une assemblée où devaient se trouver des personnes de sang mêlé. Le sot préjugé qui, dans les colonies, tend à établir des différences si tranchées entre le mulâtre et les Européens, existe ici dans toute sa force, et en outre il règne une très-grande démarcation entre les familles nobles, les fonctionnaires, les marchands et les métis malais.

Nous rencontrâmes encore chez M. Tissot le capitaine Thébaud, commandant un navire de commerce français, arrivé le matin sur la rade ; il venait de Batavia, où, à ce qu'il nous assura, il n'était encore bruit que de notre dernier passage. « Les officiers français, disait-on, ont crevé trente chevaux à parcourir la ville dans une tenue négligée pour insulter à la population ; ces officiers ne portaient le plus souvent qu'une seule épaulette, etc., etc. » Ces nouvelles ajoutèrent beaucoup à notre hilarité ; la soirée fut des plus gaies. Il était près de deux heures du matin que

1839. Septembre. personne ne songeait encore au départ. Il fallut enfin se quitter. Les adieux furent amers des deux côtés. Nous avions reçu à Samarang une réception qui ne le cédait en rien à celle de Ternate, d'Amboine, de Banda, de Makassar. Nous avions retrouvé cette franche et cordiale hospitalité hollandaise si propre à laisser au voyageur de doux souvenirs et une sincère reconnaissance. Chacun des officiers prit congé de ses nombreux amis et regagna le bord. Quant à moi, je passai cette dernière nuit à terre, et je ne rentrai que le lendemain à sept heures du matin, lorsque déjà nos corvettes n'attendaient plus que mon arrivée pour déployer leurs voiles *.

* Notes 2, 3, et 4.

CHAPITRE LVI.

Traversée de Samarang à la baie des Lampongs (île Sumatra). — Séjour sur la rade de Rajah-Bassa (baie des Lampongs).

Nous attendîmes quelque temps encore les canots qui, sous les ordres des officiers chargés des observations astronomiques, étaient allés une dernière fois à terre; le vent était au nord, il nous fallut courir des bords pour nous éloigner de la côte. A la nuit, nous avions gagné le large; mais aussi le vent était tombé, et nous ne pûmes faire route que très-lentement. La surface de la mer était sillonnée par de nombreux serpents au-dessus desquels voltigeait un grand nombre d'oiseaux. Le 3 octobre seulement, nous pûmes faire bonne route sur Batavia. Nous aperçûmes tout près de nous un bâtiment du commerce hollandais, qui traînait à sa remorque une espèce de radeau sur lequel était un canot renversé. Nous pensâmes que les madriers qui formaient le radeau, ainsi que le canot, étaient les débris d'un naufrage. Nous ne communiquâmes point avec ce bâtiment; il sem-

1839. 30 Septembre.

3 Octobre.

1839. Octobre. blait se diriger comme nous sur Batavia. Mon intention étant de ne faire qu'un très-court séjour sur cette rade, je ne voulus point engager nos corvettes
4 jusqu'au fond de la baie. Le lendemain, à trois heures de l'après-midi, nous laissâmes tomber l'ancre par six brasses de fond, à un demi-mille de la petite île *Leyden*.

Aussitôt j'expédiai à terre un canot commandé par un élève, afin d'y conduire M. Ducorps, chargé d'activer l'envoi de nos vins et de régler les comptes du fournisseur. Je disposai ensuite du reste de ma soirée pour aller faire, avec M. Dumoulin, une promenade sur l'île voisine du mouillage; nous la trouvâmes envahie par des moustiques qui ne nous laissèrent de repos que lorsque nous fûmes plongés dans l'eau. Cet îlot est formé par un pâté de corail recouvert par du sable sur lequel ont pris racine quelques chétifs arbrisseaux. Ses seuls habitants sont des rats, qui paraissent y être très-nombreux. Cet îlot sert aussi de lieu de sépulture, car nous y remarquâmes des fosses récemment creusées. La rade de Batavia présentait de là un coup d'œil très-animé. J'aperçus avec plaisir, au milieu des navires mouillés sur la rade, le pavillon français, flottant en six ou sept points différents. La pluie nous chassa de cette petite terre, et nous força à regagner le bord vers neuf heures du soir. Le canot que j'avais envoyé à la ville n'était point encore de retour; il lui avait fallu près de trois heures pour atteindre le rivage. Il ne rentra qu'à une heure avancée de la nuit.

Le lendemain de bonne heure, plusieurs praos malais apportèrent à nos navires nos provisions de vin et de fromage, qui furent immédiatement embarquées; mais il nous fallut attendre l'arrivée de M. Ducorps, qui ne rentra que vers onze heures. Du reste, le calme le plus complet régnait sur la rade. Les navires qui avaient appareillé dans la matinée s'étaient à peine éloignés de la terre. M. Ducorps avait éprouvé les plus grandes difficultés pour regagner le navire. Privé d'embarcation, il n'avait pu à aucun prix décider les Malais à le reconduire à bord. Enfin, il avait fini par trouver un bateau qui, moyennant le prix excessif de 30 francs, avait été mis à sa disposition pour gagner le bâtiment français le plus proche de la ville, et il dut à l'obligeance de M. Paulin, second du navire où il avait abordé, de pouvoir atteindre l'*Astrolabe*. 1839. 5 Octobre.

Malgré mon impatience de remettre sous voile, je dus attendre le lendemain pour continuer ma route en longeant la côte de Java; nous utilisâmes cette traversée pour faire l'hydrographie des terres en vue. Le 7 octobre, à midi, nous entrions dans le détroit de 7
la Sonde. La brise était très-forte et contraire à notre trajet; il fallut louvoyer avec une mer dure. Le détroit de la Sonde est constamment sillonné par un grand nombre de navires de toutes nations; nous reconnûmes avec plaisir les couleurs françaises sur l'un d'eux, qui, en passant près de nous, nous salua du pavillon. Malgré le vent contraire, nous franchîmes assez vite la partie du détroit la plus resserrée

1839. Octobre. et la plus encombrée de petits îlots. Nous jetâmes en passant un coup d'œil sur *Anjer*, petite ville charmante, entourée de riants coteaux, au milieu de laquelle on aperçoit une colonne mortuaire érigée à la mémoire d'une des illustres victimes de la guerre javanaise. Les bâtiments qui parcourent le détroit de la Sonde peuvent, dit-on, se procurer à Anjer de l'eau et des provisions fraîches en très-peu de temps et même sans y mouiller. Il y a toujours des citernes et des bateaux disposés pour leur en envoyer, lorsque le temps le permet. On expédie à chaque bâtiment une pirogue chargée d'inscrire son nom sur des registres que l'on envoie ensuite à Batavia. Au moment où nous nous présentâmes devant Anjer, la brise était très-fraîche et la mer très-creuse; nous vîmes bien, en effet, une pirogue qui se détachait du rivage pour se diriger vers nous; mais elle ne put nous atteindre. Nous avions perdu cette résidence de vue, lorsque la nuit arriva.

8 Le lendemain, nous nous approchâmes de la côte de Sumatra, du côté de la baie des *Lampongs*; je reconnus facilement les trois petits îlots appelés les *Trois Frères*, qui indiquent le mouillage de *Rajah-Bassa*. A neuf heures, nous n'étions plus qu'à un mille de terre, en face du village de *Tchanty*, et nous laissâmes tomber l'ancre par quinze brasses de fond.

Le mouillage de Rajah-Bassa n'offre un abri assuré que pour les praos malais et les petits navires. Le rivage est formé par une belle plage de sable sur la-

quelle le débarquement est facile, mais il n'y a pas de baie. Les grands navires sont obligés de mouiller en pleine côte; seulement, les îles qui embarrassent le détroit les défendent un peu des vents du sud. Le rivage est bordé par un petit récif, qui s'étend presque au niveau de l'eau et forme un abri suffisant pour les praos malais; nous en trouvâmes trois devant ce mouillage. Ces bateaux sont employés à faire le cabotage entre les différents points de la côte; tous portaient le pavillon hollandais, qui flottait aussi au-dessus du village. 1839. Octobre.

L'aspect de la terre, vue du mouillage, est des plus ravissants. Sur le bord de la mer, on n'aperçoit d'abord que quelques habitations; le village est à quelques pas dans l'intérieur. Il se compose d'un groupe de maisons, dont on entrevoit à peine les toitures à travers l'épais feuillage qui les ombrage. La côte est dominée par une belle montagne, couverte d'une végétation admirable, et qui donne naissance à plusieurs cours d'eau. Deux petits ruisseaux viennent se jeter à la mer tout près d'une touffe de feuillage. Pl. CLI.

L'eau de Rajah-Bassa est réputée pour ses bonnes qualités, aussi nous songeâmes à utiliser notre relâche, pour remplacer celle que nous avions consommée depuis Samarang. Aussitôt mouillés, les embarcations furent mises à l'eau. Nos grands canots se dirigèrent vers l'aiguade, les autres furent mis à la disposition de MM. les naturalistes et les officiers chargés d'y faire des observations; les habitants nous témoignèrent, dès notre arrivée, de leurs bonnes dis-

1839. Octobre. positions à notre égard. Une multitude de pirogues montées chacune par deux ou trois hommes, nous apportèrent des cocos, des bananes et des poules qu'ils échangèrent volontiers contre des couteaux, des mouchoirs ou de l'argent. Les premiers officiers qui débarquèrent à terre furent reçus amicalement; ils rencontrèrent le chef du village, qui, armé de la canne à pomme d'argent, indiquant sa dignité d'*orang-kaya*, se disposait à venir à bord. Déjà un naturel s'était présenté à moi, en m'apportant un panier de fruit en cadeau; je le refusai, ce qui ne l'empêcha pas de me demander plus tard des fusils et de la poudre, et de me faire toute espèce de cajoleries pour obtenir ces objets; je lui offris de le satisfaire s'il voulait m'apporter des bœufs ou des cochons; mais alors il fit semblant de ne pas me comprendre, et il plaça la conversation sur un autre terrain. Le chef se présenta quelque temps après sous le titre de *radja* ou *Rajah* du lieu. C'était un homme d'une figure agréable et de manières assez décentes. Il me montra un certificat portant la signature de Raffles, constatant son autorité, puis immédiatement il me demanda deux livres de poudre, un grand couteau, une bouteille de vin et du papier en échange d'un sac de café. Il parut très-désappointé lorsque je refusai, et lorsque je lui annonçai que nous ne faisions point de commerce. Il me dit que les habitants n'étaient point des Malais, mais des Lampongs. Je le questionnai encore pendant quelque temps pour connaître quelles étaient les provisions du village, puis je me fis donner les noms des

terres qui étaient en vue, et enfin je le congédiai, 1830.
après lui avoir fait servir un verre de vin. Je dois Octobre.
ajouter qu'en voyant le plaisir qu'il éprouvait à déguster ce liquide prohibé par la religion de Mahomet, j'aurais pu facilement douter que mon visiteur était, comme il le disait, un fervent sectateur de l'islamisme.

Il y avait déjà longtemps que j'entendais dans la forêt des coups de fusil tirés par nos chasseurs, lorsqu'à une heure je descendis à l'aiguade où je trouvai nos marins occupés à remplir leurs barriques au milieu d'une foule d'enfants et d'habitants qui les regardaient. L'eau était excellente et très-facile à faire, dans ce ruisseau abondant, qui serpentait gracieusement au milieu de bosquets d'une délicieuse fraîcheur. Je me mis ensuite à chercher le village. La plage ne présentait qu'une forêt de cocotiers, quelques habitations isolées s'y faisaient remarquer; le village était assis à une cinquantaine de mètres au-dessus du niveau de la mer, à cinq cents pas du rivage. Une qua- Pl. CLII.
rantaine de maisons étaient groupées là sur le penchant d'une colline; toutes étaient bâties à la manière des Malais, sur pilotis, recouvertes en chaume, et construites presque en entier avec des bambous. Leur charpente laissait voir cependant quelques pièces de bois parfaitement sculptées. Sur la base où se trouvait la porte, le toit débordait de plusieurs pieds et servait à abriter l'espèce d'escalier qui y conduit. Toutes étaient fermées, et nous ne rencontrâmes personne qui parût disposé à nous les ouvrir pour les visiter. A notre approche, nous avions aperçu plusieurs femmes

1839. Octobre. vêtues d'un simple *sarong*, qui avaient fui à notre approche; nous pensâmes qu'elles s'étaient réfugiées dans ces habitations, où, en véritables croyants de la religion de Mahomet, leurs maris les tenaient renfermées à l'abri du regard profane des étrangers infidèles. Au milieu de ce petit village s'élevait la mosquée, qui n'avait rien de remarquable, sinon que les murs étaient construits en briques; du reste, c'était la seule maçonnerie de l'endroit. En faisant le tour de cet édifice, je fus aperçu par mon ami l'orang-kaya, qui était venu me rendre visite à bord; il s'approcha de moi; puis, me prenant par la main, il me conduisit dans sa demeure. Je fus étonné du confortable que j'y rencontrai; il me fit servir de l'eau de coco dans de beaux verres posés proprement sur de belles assiettes en porcelaine, et en me montrant un assez beau service à thé, il m'offrit de me faire préparer du café. J'avais hâte de parcourir les alentours du village, et je le quittai très-satisfait de son hospitalité. En m'accompagnant, il me conduisit sous un vaste hangar attenant à son habitation, qui était rempli de poivre récolté dans le pays.

J'ignore si cette peuplade, qui reconnaît la suzeraineté hollandaise, peut trafiquer librement de ses denrées avec les navires étrangers; mais ce qu'il y a de certain, c'est que ce chef me fit beaucoup d'instances pour me vendre sa marchandise, qu'il estimait au prix de 12 florins le picol. Je fus enchanté de la réception de cet homme, dont l'hospitalité ne fit, à ce qu'il paraît, défaut à aucun des officiers de l'ex-

pédition. « Je reçus un accueil des plus aimables, dit M. Dubouzet, de l'orang-kaya, nommé *Bassan-Angara*, auquel j'avais fait quelques présents; ce brave homme très-simple se mit en frais pour moi, et il ne voulut pas me laisser partir sans prendre du thé. J'appris de lui que tout le pays des Lampongs forme une nation à part dans la grande île Sumatra (*Inda-lass*), dont la langue, bien différente de celle des Malais et des Javanais, a des caractères particuliers que lui, homme lettré, connaissait parfaitement, et dont il me donna un alphabet. » Ce chef, questionné sur les animaux qui se trouvaient dans les environs du village, me répondit qu'on y rencontrait beaucoup de singes et quelquefois des sapi-outangs. Il faut aller sur la montagne pour trouver le rhinocéros, l'éléphant et le tigre, qui quelquefois étend ses ravages jusque dans les villages situés près de la mer. Les habitants possédent, comme animaux domestiques, quelques rares moutons dont ils ne voulurent pas se défaire, mais ils n'élèvent pas de cochons.

1839. Octobre.

Au milieu du village, il existe une place à peu près carrée et garnie de beaux arbres, puis de tous côtés on aperçoit de nombreux sentiers qui conduisent dans l'intérieur. Tout autour des maisons, nous vîmes d'abondants pâturages et de nombreuses rizières entretenues par des eaux claires et abondantes. En entrant dans les forêts, nous aperçûmes encore une foule de plantations de poivre dont la vue nous était masquée par les grands arbres sur lesquels viennent s'appuyer les plantes qui le produisent. Les habitants

Pl. CLIII.

1839. Octobre. après avoir planté le poivre, lui donnent généralement pour tuteur une branche d'arbre qui prend rapidement racine dans le sol et qui finit par produire des arbres d'une grande hauteur. La liane du poivre s'enroule autour du tronc sans s'élever jamais à une hauteur égale à celle de ces tuteurs. Tous ces arbres étaient alignés et également espacés, leurs pieds étaient débarrassés de toutes les herbes parasites; enfin, ces plantations paraissaient tenues sur le meilleur pied. Une multitude de petits écureuils, à la queue très-fournie et très-belle, jouaient sur les branches de ces arbres majestueux, et, de distance en distance, nous distinguions des troupes de singes, surprises sur le bord des ruisseaux où elles respiraient la fraîcheur, s'élancer dans les touffes des bambous pour fuir l'approche de leurs ennemis. Je passai le reste de ma journée à promener et à chasser les insectes qui y étaient fort nombreux, mais dans tous ces lieux humides nous rencontrions des foules de petites sangsues, qui, malgré nos vêtements, s'attachaient à nos jambes pour ne plus les quitter que lorsqu'elles s'étaient gorgées de sang.

La pluie me força de regagner le bord, j'étais à peine rendu à l'échelle de l'*Astrolabe*, que des grains nous amenèrent beaucoup d'eau et de vent. La mer devint houleuse, et nos corvettes commencèrent à rouler, ce qui rendait notre mouillage fort incommode. Pendant toute la nuit, le temps ne cessa d'être à l'orage, et la journée du 9 s'annonça sous les auspices les plus fâcheux. M. Jacquinot m'avait appris qu'il

comptait déjà à son bord sept ou huit hommes atteints 1839. 9 Octobre.
de fièvre et de dyssenterie; le rapport du matin du médecin de l'*Astrolabe* constata deux cas nouveaux parmi les marins de ce navire; je redoutais beaucoup de voir nos équipages envahis par ces terribles maladies, si fréquentes sur les côtes de Java; cependant, comme aucun cas grave ne s'était présenté jusque-là, je résolus d'attendre encore vingt-quatre heures avant de prendre une résolution.

La veille, nos chasseurs avaient été heureux; ils avaient rapporté plusieurs oiseaux fort beaux, quelques singes, beaucoup d'écureuils dont la chair avait été trouvée fort délicate, et enfin deux daims d'une espèce fort petite, mais de formes très-élégantes. Malgré la pluie qui continuait à tomber par grains assez fréquents, ils s'étaient fait mettre à terre de fort bon matin pour explorer de nouveau le pays.

Pendant la matinée, nos corvettes furent visitées par un grand nombre de pirogues qui nous apportèrent des provisions en abondance et une très-grande quantité de coquillages; un naturel vint offrir à la *Zélée* une tortue pesant plus de cent livres, qu'il abandonna pour la modique somme de cinq francs. Sa chair fut trouvée délicate et d'un goût délicieux. Nous engageâmes, par tous les moyens en notre pouvoir, les naturels à nous en apporter un grand nombre pour le lendemain. Je ne prévoyais pas que nous devions manquer au rendez-vous que nous leur avions donné. Bientôt nous vîmes toutes ces embarcations s'éloigner du rivage pour aller sur les îles

1839. Octobre. voisines, pêcher les tortues que nous avions demandées, et pour lesquelles nous leur avions offert des prix fort élevés. Le propriétaire d'un bateau malais qui, du rivage de Java où est assise la ville d'Anjer, nous avait vu nous diriger de ce côté, accosta aussi nos corvettes avec quelques sacs de patates qu'il nous vendit. Il nous donna lieu de supposer qu'il n'avait pas fait un pareil voyage pour un si petit bénéfice, mais nous pensâmes qu'il avait probablement été envoyé pour nous observer. Toute cette partie de la côte de Sumatra reconnaît, du moins nominalement, la souveraineté de la Hollande; cependant la compagnie n'a aucun établissement permanent dans la baie. Il y a là plusieurs petits villages, qui ont pour chefs de petits radjas, dont les principaux reçoivent une subvention du gouvernement de Batavia, à la condition de rester tranquilles et de ne jamais s'allier à ses ennemis. Le village de *Tchanti* dépend de *Rajah-Bassa*, qui se trouve à cinq milles dans l'est, et qui a donné son nom au mouillage. Du reste, toute cette côte ne présente aucun abri et est assez difficile à aborder.

Je ne quittai le bord que dans l'après-midi, et je m'avançai dans l'intérieur, en suivant un joli sentier qui me conduisit au pied de la montagne à un deuxième village moins considérable que celui de Tchanti, mais comme lui entouré de belles prairies et d'abondantes rizières. Nos chasseurs avaient fait de ce lieu leur point de rendez-vous; ils avaient ajouté quelques beaux échantillons à leurs captures

de la veille. Presque tous avaient les jambes couvertes de plaies faites par les sangsues qui vivent en grand nombre dans ces rizières, et qui, après les pluies de la nuit, se trouvaient même répandues sur tous les points de la forêt. MM. Dumoulin et Hombron, suivis de deux hommes, avaient fait de vaines tentatives pour atteindre le sommet de la montagne et traverser la forêt; les naturels, qui d'abord s'étaient présentés en très-grand nombre pour leur servir de guides, s'étaient peu à peu éloignés d'eux, lorsqu'ils les avaient vus bien résolus à gravir la montagne. Tous ces hommes leur disaient constamment que cette ascension était très-dangereuse, à cause du grand nombre de tigres qui y ont leur repaire; et lorsqu'ils virent que leurs conseils ne parvenaient pas à arrêter nos chasseurs, ils finirent par les abandonner. Ces messieurs essayèrent inutilement de traverser la forêt, elle était tellement compacte et embarrassée par des lianes, qu'ils durent y renoncer. Nous opérions notre retour tous ensemble, lorsque nous fûmes accostés par un des matelots de la *Zélée*, homme de confiance de M. Jacquinot, qui déclara à son capitaine qu'il venait d'être volé. Ce fait nous étonna d'autant plus que les indigènes, habitués à voir des navires européens et à trafiquer avec eux, nous avaient toujours paru doux et bien intentionnés. Ce fut pour nous une nouvelle preuve qu'il ne faut pas toujours se fier aux apparences chez des hommes habitués à dissimuler; l'on doit constamment se tenir sur ses gardes contre leur penchant à s'approprier les

1839. Octobre.

1839. Octobre. objets qui peuvent les tenter; comme on le sait, tous les peuples sauvages sont rusés et voleurs, souvent même parmi eux le vol est un honneur passé dans leurs mœurs ; les habitants de Sumatra, quoique aujourd'hui sujets hollandais, n'ont pas encore renoncé à ces funestes habitudes. Voici du reste le récit de cet événement.

M. H. Jacquinot avait confié son fusil double à un matelot, chargé de lui tirer quelques oiseaux. Celui-ci avait choisi, dans le village, un naturel pour le guider dans la forêt et vers les lieux fréquentés plus particulièrement par les oiseaux qu'il cherchait; cet homme, pendant quelque temps, affecta beaucoup de zèle à lui signaler le gibier, et, aussitôt que le chasseur avait abattu une pièce, son guide s'empressait d'aller la ramasser. Pendant plus de deux heures, il chercha, par sa conduite, à capter la confiance du matelot qu'il voulait dévaliser. Enfin, soutenant toujours son rôle, il parvint à conduire notre chasseur au milieu d'un fourré très-épais où un oiseau fut visé et abattu. La difficulté était ensuite de pénétrer dans ce fourré pour trouver le gibier qui venait d'y tomber. Deux personnes n'étaient pas de trop pour cette recherche. Le sauvage fut le premier à y pénétrer en engageant le matelot à suivre son exemple et à abandonner momentanément son arme, qui l'eût gêné dans cette recherche. C'était là le but que se proposait le Malais, depuis le commencement de la promenade, et il fut prompt à exécuter son dessein. Profitant du moment où le matelot était engagé dans

les lianes, il s'empara du fusil, objet de sa convoitise, 1839. Octobre.
et il s'enfuit à toutes jambes. Connaissant les localités, il ne lui fut pas difficile de se mettre en sûreté ; le matelot, désappointé, fit de vaines recherches pour retrouver cet effronté voleur : il avait disparu déjà depuis longtemps, lorsqu'il parvint à se débarrasser du fourré dans lequel il avait eu l'imprudence de s'engager. Il est facile de comprendre, d'après ce fait particulier, combien les navires de commerce, qui viendraient sur cette côte pour compléter un chargement de poivre, auraient de précautions à prendre pour ne pas être les dupes de ces adroits et audacieux voleurs.

J'avais annoncé aux officiers que je consacrerais trois journées entières à cette relâche, et, en me retirant le soir, riche de plusieurs beaux échantillons d'histoire naturelle, je formais de beaux projets de promenade pour le lendemain ; je croyais aussi qu'il était de l'intérêt des bâtiments du commerce qui nous suivraient sur cette côte, de ne pas laisser impuni le vol commis au préjudice du capitaine de la *Zélée*, et ma première visite à terre devait être pour l'orang-kaya, à qui j'avais déjà porté plainte de cet attentat, en lui demandant satisfaction. Mais le rapport mé- 10
dical du lendemain matin vint constater deux nouveaux cas de dyssenterie; comme je l'ai déjà dit, la *Zélée* comptait sept ou huit malades sur les cadres ; quant à l'*Astrolabe*, pendant les deux jours qu'elle venait de passer sur cette rade, elle avait eu quatre de ses marins atteints de la même maladie. J'étais

1839. Octobre.

loin cependant de redouter encore les terribles résultats qui, à quelques jours de distance, devaient peser sur nos équipages, mais, craignant pour leur santé, le voisinage des côtes de l'archipel indien, si malheureusement célèbres pour les maladies qu'elles engendrent, je ne voulus pas rester un instant de plus sur ce mouillage où notre séjour s'annonçait sous de si fâcheux auspices, et, renonçant à tous les avantages qu'un jour de plus, passé sur cette terre, aurait procurés à nos naturalistes, je donnai immédiatement l'ordre de se préparer au départ. L'*Astrolabe* était encore au grand complet, personne n'était descendu àterre. Plus matinal, l'état-major de la *Zélée* comptait plusieurs officiers qui déjà étaient partis pour la chasse, mais qui, heureusement, ne s'étaient point encore éloignés de la plage. Deux coups de canon et le pavillon de partance hissé en tête de mât, les rappelèrent, et, à neuf heures du matin, nos corvettes étaient sous voiles *.

* Notes 5, 6, 7, et 8.

CHAPITRE LVII.

Traversée de la baie des Lampongs (île Sumatra) à Hobart-Town (île de Van-Diémen).

Tous les navigateurs qui ont fréquenté le grand archipel d'Asie se sont plaints des dangers que presque tous ces rivages présentent aux Européens. La côte septentrionale de Java fut toujours réputée pour l'air malsain qu'on y respire, pour les fièvres et les dyssenteries qui, chaque année, enlèvent un si grand nombre d'hommes aux navires marchands qui les fréquentent. La nature même de cette côte, formée en général par des terrains bas et marécageux, semble expliquer cette influence funeste sur la santé des Européens qui séjournent dans leur redoutable voisinage. La majeure partie du littoral des grandes terres baignées par les mers intérieures de l'Inde, offrent en général le même aspect que les côtes de Java. Comme dans cette dernière île, les rivages de Sumatra et de Bornéo sont à peu près partout formés 1839. 10 Octobre.

1839. Octobre. par des terrains d'alluvions, sur lesquels s'élèvent des arbres d'une grande hauteur, mais dont le pied est ordinairement baigné par les eaux. Les détritus végétaux accumulés sur un sol vaseux doivent se décomposer rapidement sous l'influence d'une chaleur qui atteint presque toujours 30 degrés du thermomètre centigrade, et répandre dans l'atmosphère des miasmes délétères, funestes à la santé des marins. C'était pour cette raison que je redoutais constamment, à chaque nouvelle relâche de l'expédition, de voir la fièvre ou la dyssenterie, ces terribles fléaux des pays tropicaux, assaillir nos équipages et renouveler les scènes de deuil et de mort auxquelles j'avais assisté dans mon précédent voyage, à la suite d'un séjour de moins d'un mois sur les rivages de l'île *Vanikoro*. Il avait fallu des calmes aussi constants que ceux que nous avions rencontrés en quittant Samboangan et les courants rapides qui ensuite nous emportèrent malgré nous dans le sud, pour me faire renoncer au projet de rentrer dans l'océan Pacifique, en quittant les Philippines, et pour me ramener, malgré ma répugnance, dans ces parages dangereux. Les contrariétés que nous rencontrâmes ensuite dans le détroit de Makassar, la proximité de sterres bordées, comme celles de Pamarong, de vases et d'arbres en décomposition, enfin les chaleurs excessives que nous y éprouvâmes, accompagnées de pluies abondantes qui entretiennent toujours une humidité malfaisante, toutes ces causes avaient fait naître mes craintes, et j'eusse alors fui la côte javanaise, si

nous n'avions pas senti le besoin impérieux de refaire des vivres et de réparer nos navires, avant d'entreprendre la longue traversée par laquelle nous devions gagner le climat plus tempéré d'Hobart-Town. En quittant Samarang, je me félicitai sincèrement de voir nos marins pleins de courage et de santé. Je croyais alors avoir échappé à l'influence funeste de ces mers, j'étais loin de m'attendre que quelques jours plus tard, sur une côte comme celle de la baie des *Lampongs*, paraissant réunir toutes les conditions d'une salubrité parfaite, je serais obligé de fuir devant le fléau des maladies, en emportant avec nous le germe de ces terribles épidémies qui frappent indistinctement sur tous les hommes d'un équipage, quels que soient leur âge et leur position. Au moment où nous remîmes à la voile, rien ne présageait encore les dangers dont nous étions menacés. La *Zélée* comptait, comme nous, sur les cadres, quelques hommes atteints par les fièvres et la dyssenterie, mais aucun d'eux ne présentait des symptômes graves pouvant faire craindre pour leur vie, et nous étions alors tous intimement convaincus que ces maladies disparaîtraient bien vite, lorsque nous aurions atteint la température favorable des latitudes plus élevées.

1839. Octobre.

Mon impatience à m'éloigner de la côte fut d'abord mal secondée par les vents. Une faible brise du S. O. nous permit à peine de nous approcher de la ligne formée par les îles *Poulo-Tiga* et *Saradang,* et nous ne pûmes dépasser celle-ci que vers sept heures du soir. Cette circonstance permit aux naturels de

1839. Octobre. nous accompagner dans leurs pirogues pendant presque toute la journée, pour nous vendre le peu de provisions qu'ils avaient apportées. Ces hommes, établis tranquillement dans leurs petites embarcations, paraissaient alors doux et hospitaliers, ils faisaient preuve de bonne foi; et, certes, si nous eussions dû les juger sur ces apparences, je n'aurais eu que des éloges à en faire. Mais je ne pouvais oublier le vol fait à un matelot de la *Zélée,* d'un fusil de chasse, et l'air d'insouciance avec lequel le chef du village avait appris cet attentat commis par un de ses subordonnés; un nouveau fait, que je n'ai appris qu'aujourd'hui, est venu encore confirmer les doutes que je conservais sur les sentiments de probité que ces hommes à demi civilisés affectaient dans leurs dehors, et qui sont si propres à faire abandonner aux voyageurs les méfiances que j'avais pour tous les peuples sauvages. Hier, M. Ducorps se promenait dans le village, en cherchant à acquérir quelques bestiaux pour l'équipage; n'écoutant qu'un zèle louable pour tâcher d'obtenir de ces hommes quelques vivres frais, il eut l'imprudence de montrer à deux naturels une pièce d'or qu'il portait dans sa poche. Dès ce moment ces deux indigènes s'attachèrent à ses pas, et bien qu'ils ne se fussent point concertés ensemble sur les moyens de s'approprier l'or qu'ils avaient vu, ils parurent agir comme s'ils se fussent communiqué leurs idées. Ils cherchèrent d'abord, par les procédés les plus amicaux, à capter la confiance. Tous les deux étaient armés de kriss, et tout en pa-

raissant chercher des oiseaux dans la forêt, où M. Ducorps s'était engagé, comme s'ils n'avaient eu d'autre désir que celui de diriger cet officier dans sa chasse et d'en assurer le succès, ces hommes avaient conservé une allure suspecte qui n'avait pu lui échapper. Déjà M. Ducorps, soupçonnant de mauvaises intentions à ses guides, se tenait sur la défensive, lorsque ceux-ci, apercevant des oiseaux dans la forêt, renouvelèrent leurs insistances auprès de cet officier pour qu'il déchargeât son arme. Jusque-là, M. Ducorps, rendu prudent par ses soupçons, avait résisté à toutes les tentations de ce genre, il se refusa encore à leurs désirs. Il vit alors les deux naturels se rapprocher, échanger quelques mots, puis se séparer et chercher à se placer, l'un devant lui, l'autre derrière. En même temps il remarqua que l'un d'eux portait la main à son kriss, dont il tenait la lame à moitié dégagée du fourreau; aussitôt pour lui ses doutes se changèrent en certitude, et il crut le moment venu de faire une démonstration décisive, et de leur prouver qu'il avait deviné leur machination criminelle. Il se retourna vivement, et mettant en joue l'homme qui le suivait, et qui, sans doute, d'après les habitudes des sauvages, était celui qui devait porter le premier coup, il le somma de passer devant lui. Aussitôt ce malheureux se jeta aux pieds de l'officier, lui demandant grâce de la vie, tandis que son camarade, voyant le complot démasqué, fuyait à toutes jambes. Dès lors M. Ducorps n'avait plus rien à craindre, il releva son arme,

1839. Octobre.

1839. Octobre. et bientôt il se trouva sans guides. Le rivage de la mer n'était heureusement qu'à quelques pas de là, et il lui fut facile de regagner le village, où il se réunit à plusieurs autres officiers. Certes, d'après ces faits partiels, je serais injuste de vouloir incriminer le caractère général de cette peuplade, qui aujourd'hui fait partie des sujets de la Hollande, mais ils prouvent au moins combien on doit se méfier de ces hommes à demi sauvages qui, n'ayant gagné à la civilisation qu'on leur a fait connaître, que des besoins, sans les moyens de les satisfaire, sont toujours prêts à massacrer l'étranger sans défense, dont les dépouilles ont tenté sa cupidité.

11 Le lendemain, à cinq heures du soir, nous étions encore en vue de la terre du mouillage, et tout près de l'île *Saradang;* les naturels de *Radja-Bassa* nous avaient fait leurs adieux dès la veille, et nous ne les revîmes plus. Pendant la nuit les courants, à l'aide du calme, avaient agi différemment sur les deux navires, ou bien les faibles brises qui nous venaient de terre avaient été tellement irrégulières, que l'*Astrolabe* était presque entièrement dégagée du canal, lorsque la *Zélée* se trouvait encore à la place de la veille. Toutes nos manœuvres tendirent à nous rapprocher, mais inutilement; à six heures, le tonnerre se fit entendre, et bientôt nous fumes assaillis par un fort grain chargé de pluie, qui permit enfin à nos corvettes de reprendre leur position respective et de continuer leur route. La pluie fut de courte durée, de gros nuages noirs nous entouraient de tous

côtés, l'un d'eux semblait s'abaisser vers la mer; plusieurs colonnes noires et effilées descendirent vers la surface des eaux, fort agitées. Bientôt une de ces colonnes prit de l'extension et vint toucher la mer par une de ses extrémités, nous aperçûmes alors une trombe bien formée; la colonne resta entière 15 minutes environ sans éprouver de déformation, puis elle se rompit et disparut. Pendant toute la durée du phénomène, le tonnerre avait cessé de gronder, mais aussitôt que la colonne fut rompue, les éclairs sillonnèrent le ciel dans toutes les directions, la foudre éclata et fit entendre ses roulements prolongés; nous fûmes bientôt aussi assaillis de nouveau par la pluie, qui continua à tomber pendant toute la nuit. 1839. Octobre.

Les fortes houles du sud agitaient nos corvettes à notre réveil du lendemain. Nous étions enfin rentrés dans le grand Océan; les hautes montagnes du détroit de la Sonde s'élevaient bien encore au-dessus de l'horizon, derrière nous, mais bientôt elles nous furent masquées par la pluie, qui ne cessa de tomber pendant vingt-quatre heures. Ce fut au milieu des brumes que nous fîmes nos adieux à ces belles terres hollandaises, qui, à quelques jours de là, devaient nous faire payer si cher le plaisir que nous avions eu à visiter leurs côtes insalubres. 12

Douze hommes alités à bord de la *Zélée*, huit malades à bord de l'*Astrolabe*, tel est l'état sanitaire de l'expédition au moment où nous laissons le détroit de la Sonde derrière nous, pour rentrer dans l'Océan. Tous sont attaqués par la dyssenterie, mais au- 13

1839. Octobre. cun d'eux ne paraît être gravement atteint. Les brises favorables de l'alizé qui nous emportent dans le sud, l'influence salutaire de la température qui devient moins chaude chaque jour, font espérer aux médecins une guérison prompte et hors de doute. Officiers et matelots, tous savent que Hobart-Town sera notre première relâche, mais ils savent aussi qu'il faut compter deux mois au moins de traversée pour atteindre les rivages de la Tasmanie. Nos équipages n'ont rien perdu de leur gaieté, leur courage est depuis longtemps éprouvé, et quelles que soient les épreuves auxquelles ils vont être soumis, ils ne devront jamais faiblir.

Une forte brise de S. E. appuie fortement sur nos voiles; forcées de serrer le vent pour ne pas trop tomber dans l'ouest, nos corvettes fatiguent durement et bondissent en brisant les fortes lames que les vents poussent sur leur avant. Mais nous filons rapidement vers le sud, chaque jour nous rapproche de Hobart-Town. Chaque incident qui peut amener un peu de variété dans les habitudes si monotones des matelots, est saisi avec empressement. Les gabiers s'élancent dans la mâture à la poursuite de quelques oiseaux de mer et d'une pauvre hirondelle égarée à deux cents lieues de toute terre, et qui est venue chercher un moment de repos sur nos navires. Les pêcheurs jettent l'émérillon à la mer, et bientôt ils amènent à bord un énorme requin, ennemi juré du matelot. Tout autour des corvettes, de nombreux hameçons recouverts soigneusement offrent un appât trompeur à des bandes d'oiseaux de mer qui font la

guerre à des troupes innombrables de poissons volants 1839. Octobre.
bondissant à la surface des eaux. Puis, à mesure que nous gagnons le large, les oiseaux disparaissent, la mer élève toujours ses houles de 4 à 5 mètres de hauteur, mais elle devient déserte, les poissons volants ne viennent plus effleurer dans leur vol rapide les crêtes des vagues écumeuses; nous avons quitté les eaux chaudes des tropiques et ses habitants.

Le 23, nous avions dépassé le 20ᵉ degré de latitude 23
sud, la mer était belle et nos navires en profitèrent dans la soirée, pour communiquer. Le capitaine Jacquinot envoya à mon bord un canot monté par un médecin, qui m'apprit que la *Zélée* comptait quatorze hommes sur les cadres, et qu'un officier, M. Pavin de la Farge, était pris depuis quelques jours de coliques très-violentes; toutefois, les rapports des médecins constataient que les malades allaient beaucoup mieux. Ces messieurs espéraient encore que, sous l'influence d'une température moins élevée, les malades ne tarderaient pas à reprendre leur santé. Du reste, le capitaine Jacquinot m'annonçait avec satisfaction que, malgré le grand nombre d'hommes qui se trouvaient atteints par la dyssenterie, l'équipage ne montrait aucun découragement. Les officiers se faisaient toujours remarquer par leur enthousiasme pour les succès futurs de l'expédition. La chaleur avait déjà singulièrement diminué. Le thermomètre variait entre 20 et 23 degrés centigrades. Dès la veille, sur l'avis des médecins, j'avais ordonné pour nos hommes la tenue en drap; j'engageai le capitaine Jacquinot à

1839. Octobre. prendre les mêmes mesures à son bord. La maladie sévissait également à bord de l'*Astrolabe;* nous comptions onze malades seulement, mais déjà plusieurs hommes se trouvaient menacés; un seul parmi eux donnait des inquiétudes sérieuses; cependant, nos médecins ne renonçaient pas à l'espoir de le sauver si nous parvenions promptement à sortir des tropiques. Ainsi, rien encore dans notre situation ne pouvait faire présager les pertes nombreuses que nous devions faire à quelques jours de là.

Les vents soufflaient régulièrement de l'E. S. E., mais nos navires ressentaient l'influence d'une forte houle du S. S. O., qui ne me laissait aucun doute que sous peu de jours nous atteindrions la zone où les vents d'ouest règnent presque constamment, et qu'alors il nous faudrait peu de temps pour gagner Hobart-Town, où, plus que partout ailleurs, nos malades pouvaient espérer un prompt rétablissement.

29 Jusqu'au 29 octobre, nous ne pûmes avoir de communication directe avec la *Zélée*. Ce qui se passait sous mes yeux à bord de l'*Astrolabe* me donnait de vives inquiétudes. Le nombre des malades s'était encore augmenté. Nous avions seize dyssentériques, parmi lesquels se trouvait un officier, M. Marescot, alité depuis plusieurs jours. Les nouvelles de la *Zélée* étaient plus rassurantes. Ce navire comptait encore, il est vrai, treize malades, mais aucun d'eux, d'après les rapports qui me furent faits, ne donnait d'inquiétudes sérieuses. M. Pavin de la Farge était toujours alité; mais depuis quelques jours sa santé semblait

s'améliorer. M. Goupil, dessinateur de l'expédition, était aussi obligé de garder le lit; toutefois, rien dans son état n'annonçait des symptômes fâcheux. 1839. Octobre.

Nous étions alors par 26 degrés de latitude; les vents qui jusque-là avaient soufflé régulièrement du S. E., commencèrent à mollir et passèrent ensuite au S. et S. S. O. J'espérais donc avoir bientôt atteint les vents favorables de l'ouest, sur lesquels je comptais pour gagner la Tasmanie. Pendant quelques jours, les calmes nous retinrent à la même place et augmentèrent notre impatience. Les maladies étendirent leurs ravages; M. Gourdin se trouva subitement pris, le 30, de violentes coliques qui le forcèrent à se mettre au lit d'où il ne devait plus se relever.

Le 1er novembre vint marquer l'époque la plus désastreuse pour notre expédition. Ce jour-là, la brise s'établit de nouveau, et d'une manière régulière, au S. S. E. Aussi nous dûmes renoncer à l'espoir de voir bientôt arriver les vents d'ouest, si impatiemment attendus par les deux corvettes, dont les faux ponts étaient encombrés de malades. A partir de cette date jusqu'à Hobart-Town, notre navigation ne fut pour ainsi dire qu'une scène de deuil et de mort, où chaque jour j'avais à inscrire le nom de quelques nouvelles victimes enlevées soit à l'*Astrolabe*, soit à la *Zélée*. Ce même jour, à sept heures du soir, l'équipage de l'*Astrolabe* eut à regretter le matelot *Le Blanc*, jeune homme d'une santé florissante quelques jours auparavant, et qui avait ressenti déjà au mouillage de Samarang les premiers symptômes de 1er Novembre.

1839. Novembre. la maladie qui devait l'enlever. Ce jeune et digne garçon, tout dévoué au service, méritait à juste titre tous les regrets qu'il fit naître.

2 « Le 2 novembre, à midi, nous étions, dit M. Jacquinot, par 27 degrés de latitude sud. La dyssenterie, qui lors de notre départ de Sumatra, avait attaqué quelques-uns de nos hommes, et que les médecins avaient eu l'espoir de voir bientôt disparaître sous l'influence d'un changement de climat, non-seulement persistait, mais elle s'était même portée plus tard sur d'autres individus ; nous comptions alors une vingtaine de malades, dont deux personnes de l'état-major. A l'exception d'un domestique dont l'état était désespéré, aucun des autres n'était encore dans une position à donner des inquiétudes sérieuses, et nous comptions bien que cette maladie finirait par céder devant les soins des médecins. Le lendemain, à une heure de l'après-midi, je fus prévenu que Louis *Pflaum*, domestique de l'état-major, venait de rendre le dernier soupir. Cet homme, d'une constitution chétive, succomba aux attaques simultanées de la dyssenterie et d'une inflammation de la vessie. Depuis plusieurs jours il était dans un état d'abattement complet, qui ne laissait plus aucun espoir ; il s'éteignit pour ainsi dire sans souffrir. »

5 Le 5, l'équipage de l'*Astrolabe* confiait à la mer les restes du nommé *Roux*, quartier-maître canonnier. Ce malheureux, déjà âgé, avait voulu clore sa carrière en prenant part, malgré mes conseils, à une expédition aussi périlleuse. Il comptait jouir des béné-

fices de la retraite aussitôt que l'*Astrolabe* serait rentrée dans le port. Il fut un des premiers atteints par l'épidémie. Grâce aux soins du médecin, il était déjà convalescent, lorsqu'il fit quelques écarts de régime qui occasionnèrent une rechute à laquelle il ne put résister. 1839. Novembre.

Le lendemain, l'*Astrolabe* eut encore à regretter le matelot *Massé*, remplissant à bord les fonctions de *coq* (cuisinier de l'équipage). Cet homme ne faisait partie de l'équipage que depuis notre relâche à Talcahuano. En se voyant atteint par la maladie, cet infortuné avait cru devoir avaler une forte infusion de poivre, de cannelle et d'autres épices dans de l'eau-de-vie, plutôt que d'avoir recours aux soins du médecin. Il espérait obtenir de cet étrange remède une réaction favorable. Il ne fit qu'ajouter à ses souffrances d'horribles douleurs d'estomac, et il hâta l'heure de sa mort. Chaque jour la maladie faisait de rapides progrès. M. Hombron, chirurgien-major de l'*Astrolabe*, qui jusque-là avait pu consacrer tous ses soins au soulagement des malades, fut atteint d'une irritation générale des intestins, qui le força à garder le lit. M. Dumoutier, embarqué à bord de l'*Astrolabe*, en qualité de chirurgien auxiliaire et dans le but de se livrer à des études toutes spéciales, fut dès lors chargé du service actif sous la direction du chirurgien-major. Je suis heureux d'ajouter que, par son zèle et son dévouement, M. Dumoutier sut pourvoir à toutes les nécessités d'un service aussi pénible, et il mérita toujours la reconnaissance et l'affection des malades, dont il s'était déjà acquis la confiance. 6

1839. Novembre.

Ce même jour les calmes nous permirent de communiquer avec la *Zélée*. Ce navire avait enseveli dans les flots, le matin même, une nouvelle victime. « A cinq heures du matin, dit M. Jacquinot, nous perdîmes le nommé *Bajat*, matelot de première classe; jeune, plein de courage et d'intelligence, d'une conduite et d'une tenue exemplaires. Ce marin était considéré comme le meilleur homme de l'équipage; esclave de son devoir, et croyant n'être atteint que d'une indisposition légère, il ne s'était présenté au médecin que très-tard, et lorsque toute guérison était presque impossible. Il fut vivement regretté par tous ses officiers et par tous ses camarades. »

Le canot de la *Zélée,* qui m'en apportait des nouvelles, était monté par M. Leguillou. Ce médecin avait pour mission réelle de me rendre un compte détaillé de l'état sanitaire de l'équipage de la *Zélée*, et ensuite il devait se concerter, avec ses collègues de l'*Astrolabe*, sur les moyens les plus propres à combattre le terrible fléau qui nous décimait. Il demanda, en arrivant, à me parler en particulier. Chaque officier, chaque homme de l'*Astrolabe* comptait de nombreux amis dans l'équipage de la *Zélée*; aussi chacun était-il désireux de connaître le rapport que M. Leguillou allait me faire. J'insistai pour qu'il me fît part, sur le pont, de ce qu'il avait à me dire; mais, sur ses instances réitérées, je descendis avec lui dans ma chambre; là il me rendit compte d'abord de l'état sanitaire de son bord : deux hommes

étaient morts, deux autres se trouvaient dans un état désespéré; douze étaient alités, et on ne pouvait rien prévoir sur l'issue de leur maladie. Enfin, MM. Pavin de la Farge et Goupil paraissaient être grièvement atteints. Après ces nouvelles, M. Leguillou m'annonça qu'il était chargé, par MM. les officiers de la *Zélée*, et nominativement par MM. Dubouzet, Montravel et Coupvent, de me demander de changer de route pour relâcher le plus promptement possible, soit à la *rivière des Cygnes*, soit à l'*Ile de France*. Pendant quelques instants, je ne pus croire à une semblable démarche. Les officiers dont les noms se trouvaient si singulièrement compromis, étaient précisément ceux en qui j'avais la plus grande confiance; d'ailleurs, en toutes circonstances, j'avais toujours vu avec une vive satisfaction tous les officiers des deux états-majors, sans exception, braver avec un courage admirable tous les dangers de notre position. Je savais, d'un autre côté, que M. Leguillou était loin d'avoir su, par sa conduite, mériter l'affection et l'estime de ses camarades; aussi ma première impression, en recevant une demande de cette nature, faite par un pareil ambassadeur, fut de douter de sa sincérité. Toutefois, les assertions de M. Leguillou devinrent tellement positives, que je finis par les prendre en considération. Je le congédiai en le priant d'aller de nouveau consulter MM. les officiers de la *Zélée*, et de leur dire que j'attendrais une demande par écrit et signée par eux tous, pour changer ma détermination, bien arrêtée, de conduire nos corvettes directement à Hobart-Town. Je lui annonçai

1839.
Novembre.

1839. Novembre. que j'allais maintenir nos deux navires à peu de distance l'un de l'autre, afin qu'il pût, le plus tôt possible, me rapporter la réponse de MM. les officiers.

Lorsque le canot de la *Zélée* se fut éloigné, je me mis à réfléchir sérieusement sur la position fâcheuse dans laquelle nous nous trouvions placés. Comme je l'ai déjà dit, j'avais fini par croire aux assertions positives de M. Leguillou, et j'en avais conclu que les maux qui avaient frappé la *Zélée* avaient jeté dans un profond découragement et son équipage et son état-major. Dès lors, quels que fussent mes projets ultérieurs, je ne pouvais plus compter sur le concours de la *Zélée*. Si je n'avais vu dans ce moment même l'équipage et l'état-major de l'*Astrolabe* pleins de courage et de bonne volonté, je n'aurais pas hésité à abandonner ce qui me restait encore à faire de la mission qui m'était confiée pour retourner en France. Nous étions alors par 31 degrés de latitude sud, les ports les plus voisins étaient la rivière des Cygnes et le port du roi Georges, venait ensuite l'Ile de France, et enfin Hobart-Town. Les deux premiers étaient très-difficiles à gagner, à cause des vents d'est, qui régnaient avec une persistance si désastreuse pour nous. Du reste, je redoutais avec raison de n'y rencontrer aucune des ressources nécessaires pour la guérison de nos malades, après avoir perdu peut-être plus d'un mois pour atteindre ces établissements anglais, d'une création encore toute récente; je ne pouvais songer à me rendre directement à l'Ile de France, sans renon-

cer à la plus belle partie de la mission qui m'avait été confiée. Dans ce cas, il eût fallu encore traverser en entier l'espace compris entre le 26e et le 31e parallèle, où déjà nous avions rencontré des calmes qui nous y avaient retenus pendant près de dix jours : tandis que dans les parages où nous nous trouvions, nous devions nous attendre tous les jours à la venue des vents d'ouest, si fréquents dans ces latitudes, et qui devaient nous pousser à Hobart-Town en peu de jours. De plus, jusqu'à cette époque, les médecins avaient toujours considéré comme une des circonstances les plus favorables à la cessation des maladies, notre arrivée dans la zone tempérée. J'eus donc lieu d'être surpris lorsque M. Leguillou, qui assurait en avoir conféré avec son collègue M. Hombron, vint me déclarer inopinément qu'il était nécessaire, dans l'intérêt de nos malades, de conduire le plus promptement possible nos corvettes à l'Ile de France. Or, je savais déjà que, à bord de la *Zélée,* des reproches graves avaient été adressés à M. Leguillou sur les soins qu'il devait aux malades, et par état et par humanité. Je savais même que les hommes de l'équipage, ignorant la maladie de M. Hombron, avaient prié plusieurs de leurs camarades de me supplier de leur envoyer M. Dumoutier pour médecin, en remplacement de M. Leguillou. Quelques matelots de l'*Astrolabe,* qui prévinrent ces envoyés que leur démarche serait contraire à la discipline et que leur demande ne pourrait être accueillie, empêchèrent seuls qu'elle me fût directement présentée. M. Hombron était

1839. Novembre.

1839. Novembre. alité. M. Dumoutier avait été dès lors chargé du service médical actif à bord de l'*Astrolabe;* toutefois il rendait compte chaque jour à M. Hombron de l'état où se trouvaient les malades, et des progrès que faisait le mal. Il me semblait donc que le chirurgien-major de l'*Astrolabe* ne pouvait qu'imparfaitement suivre la maladie et en étudier les effets. Son avis, dans ce cas, avait donc pour moi moins de poids que celui de MM. Jacquinot jeune et Dumoutier, qui poursuivaient leur noble tâche avec un zèle digne d'éloges. Or, ceux-ci s'étaient formellement refusés à se joindre à la demande que m'avait faite M. Leguillou, en appuyant son opinion de celle de M. Hombron.

Toutes ces considérations me fixèrent plus que jamais dans la détermination de continuer ma route sur Hobart-Town; toutefois, désireux de reconnaître par moi-même quel était l'état sanitaire de la *Zélée,* je résolus de me rendre à bord de cette corvette. Il faisait calme. La mer, quoique houleuse, laissait les communications faciles; je fis armer ma baleinière, et j'accostai l'échelle de la *Zélée.* Je descendis d'abord dans la chambre du capitaine Jacquinot, et lui fis part de la démarche que je croyais avoir été faite par ses officiers. Il m'assura qu'il l'ignorait entièrement, et il me confirma dans la bonne opinion que j'avais conservée d'eux, malgré ce que m'avait dit M. Leguillou. Je passai ensuite l'inspection de l'équipage. La *Zélée* n'était pas plus maltraitée que l'*Astrolabe;* elle comptait encore cinquante-sept hommes valides et faisant le service, tandis que l'*Astrolabe*

n'en comptait plus que cinquante-six. Enfin, je terminai ma visite par quelques mots que j'adressai à MM. les officiers, et dans lesquels je cherchai bien franchement à ranimer leur courage et leur enthousiasme. Après mon départ de la *Zélée,* des explications eurent lieu dans la soirée, entre le capitaine Jacquinot et son état-major. Quelques jours après, j'acquis la certitude que jamais aucune demande n'avait été formulée par MM. les officiers. M. Leguillou seul était responsable de la démarche qu'il avait faite et qui était si loin du noble caractère des personnes dont il avait si impudemment compromis les noms. Combien alors je dus me féliciter d'avoir persévéré dans mes desseins, et d'avoir déjoué l'intrigue honteuse au moyen de laquelle cet homme espérait sans doute arrêter l'expédition dans l'accomplissement de sa noble tâche *!

1839. Novembre.

* Il me répugne infiniment d'être obligé d'insérer dans cet ouvrage d'aussi tristes détails; mais M. Leguillou ayant publié, *après la mort de M. le contre-amiral Dumont-d'Urville,* une note calomnieuse et excessivement injurieuse pour sa mémoire, dans laquelle il est fait allusion à ce qui se passa à bord de nos corvettes à cette époque, il m'est impossible de les supprimer. Du reste, les protestations des officiers des deux corvettes, au sujet de cette incroyable note de M. Leguillou, m'imposaient le devoir de rétablir sous leur véritable jour les faits dénaturés par lui d'une manière odieuse. Dans les *Pièces justificatives*, insérées dans le 10e volume, on trouvera les lettres écrites à M. d'Urville, par MM. Dubouzet, Montravel et Coupvent, dont les noms furent à cette époque si singulièrement compromis par M. Leguillou.

V. D.

1839. 7 Novembre.

Les vents étaient toujours à l'est, nous n'avions rien de mieux à faire qu'à poursuivre notre route dans le sud, jusqu'à ce qu'enfin nous trouvions les vents d'ouest, dont nous sentions depuis si longtemps les fortes houles. Bien que la maladie parût stationnaire, plusieurs malades couraient des dangers réels. Sur l'*Astrolabe*, MM. Roquemaurel, Demas, Dumoulin, Desgraz étaient fortement menacés. Les deux premiers ne tardèrent même pas à suspendre leur service. Les maîtres furent obligés de remplacer nos officiers, presque tous alités ; et cependant, malgré tous nos désastres, on n'eût pu apercevoir, parmi ces jeunes officiers pleins de courage et même parmi nos matelots, le moindre signe d'abattement et la moindre hésitation. La maladie allait frappant de tous côtés dans le faux-pont, comme dans le carré de l'état-major, et cependant rien ne trahissait au dehors les émotions que chacun ressentait. Sur l'avant du navire, le quartier-maître Surin, le pêcheur le plus adroit du bord, tenait toujours son harpon à la main, prêt à frapper le poisson qui s'approchait de lui. Au loin, on apercevait une baleine lançant l'eau par ses évents, mais Surin visait à une capture plus modeste ; bientôt un marsouin, du poids d'au moins 200 kilog., fut capturé par cet adroit harponneur. Il fut le bienvenu à bord, non-seulement il procura un moment de distraction à l'équipage, mais sa chair, distribuée entre toutes les gamelles, composa deux repas de viande fraîche, dont les estomacs délabrés de nos hommes avaient grand besoin.

La corvette la *Zélée* commençait à être plus maltraitée que l'*Astrolabe*. Comme nous, elle comptait deux officiers dont l'état empirait chaque jour; mais, parmi ses matelots, elle devait fournir de plus nombreuses victimes. « A cinq heures du soir, dit M. Jacquinot, la mort vint de nouveau éclaircir nos rangs, en nous enlevant le nommé *Helies*, matelot de deuxième classe. Ce marin provenait de la corvette l'*Ariane;* il n'avait été embarqué sur la *Zélée* que lors de notre relâche à Valparaiso. Quelques minutes avant d'expirer, il avait encore toute sa connaissance, et il s'entretenait familièrement avec ses amis. 1839. Novembre.

« Le 10, à quatre heures trente minutes du matin, je fus prévenu que le nommé *Salusse*, maître calfat de première classe, venait d'expirer. Quinze jours auparavant, je l'avais vu sur le pont, plein de santé. Rien ne pouvait faire présager la triste fin qui lui était destinée. Ce maître, jeune encore, était parvenu de bonne heure au grade qu'il occupait. Il avait mérité son avancement par sa belle conduite, par son intelligence et son dévoûment. C'était un homme de confiance et de ressources, dont la perte fut également sentie, et par les officiers et par l'équipage. Chez lui, la maladie avait fait, dès le début, de rapides progrès; jusqu'à l'instant de sa mort, il avait eu à supporter des souffrances très-aiguës. 10

« Le 14, ce fut le tour du matelot de deuxième classe *Billoud;* il expira à six heures du matin. C'était la cinquième victime à bord de la *Zélée*, depuis notre départ de la Malaisie, et nous pouvions présa- 14

1839. Novembre. ger que nos pertes ne s'arrêteraient pas là. Nous comptions encore parmi nos malades deux ou trois hommes dont l'état ne laissait pas d'espoir de guérison. »

A bord de l'*Astrolabe*, la maladie paraissait stationnaire; les coliques qui avaient forcé plusieurs officiers à suspendre leur service, ne tardèrent pas à céder au traitement des médecins. Les malades les plus sérieusement atteints, parmi lesquels nous comptions MM. Marescot et Gourdin, semblaient éprouver un soulagement sensible; malheureusement, les éléments vinrent, à leur tour, conspirer contre nous. Pendant trois jours, nous fûmes assaillis par de fortes tourmentes de la partie Est qui soulevèrent autour de nous une mer affreuse, extrêmement fatigante pour nos malades.

17 Le 17 novembre, quelques instants de calme permirent à un canot de l'*Astrolabe* d'aller visiter la *Zélée*. M. Dumoutier, qui le montait, me rapporta des nouvelles bien plus satisfaisantes que je n'osais l'espérer. Onze hommes seulement restaient encore sur les cadres; trois étaient grièvement atteints, mais un seul était dans un état désespéré. Il ne se présentait plus de nouveaux cas; la maladie semblait toucher à son terme. M. Goupil était toujours dangereusement malade; mais M. Pavin de la Farge paraissait être en pleine convalescence. M. Dumoutier, au moment de sa visite, avait trouvé cet officier se promenant sur le pont, et nourrissant l'espoir d'être bientôt revenu à une parfaite santé. L'infortuné ne

pensait pas alors que ses douces espérances ne devaient jamais se réaliser. M. Dumoutier s'était en outre rendu porteur de lettres à mon adresse, signées par MM. Dubouzet, Montravel et Coupvent. Ces officiers me faisaient connaître qu'ils n'avaient jamais chargé M. Leguillou de m'adresser la demande dont ce chirurgien s'était fait, disait-il, l'interprète, mais qui était de sa pure invention. Ils protestaient hautement de leur zèle et de leur désir de voir s'accomplir en entier la mission qui nous était confiée. 1839. Novembre.

Nous avions alors passé le quarantième degré de latitude sud, et jusque-là nous n'avions encore éprouvé que des calmes ou des vents d'est. La brise commença cependant à souffler du N. N. O., mais elle était encore faible et inconstante. Nos navires étaient loin d'atteindre la vitesse après laquelle nous soupirions avec tant d'impatience. Toutefois ce changement de vent ranima nos équipages, et la joie sembla renaître à bord, mais elle fut de courte durée, car bientôt nous fûmes assaillis de nouveau par des calmes qui nous permirent à peine de changer de place. Le même jour, dans la soirée, la *Zélée* perdit encore un de ses marins, le nommé *Goguet,* matelot de première classe, attaqué par la dyssenterie depuis environ un mois. De notre côté, nous ne conservions plus aucun espoir de sauver M. Marescot. A quelques jours de là, nos deux corvettes devaient confier à la fois trois cadavres aux flots de la mer.

Le 23 novembre fut une de nos journées les plus funestes. Dans la matinée et à quelques heures d'in- 23

1839. Novembre.

tervalle, la *Zélée* perdit deux de ses meilleurs matelots, les nommés *De Lorme* et *Fabry;* le premier supportait depuis cinquante jours ses souffrances avec la plus grande résignation; le second était un des matelots les plus aimés pour son intrépidité et son dévouement; il était attaqué depuis longtemps par une maladie de foie à laquelle il n'aurait pu échapper. La dyssenterie ne fit que hâter sa fin. Dans la soirée, à bord de l'*Astrolabe*, M. *Marescot* rendit le dernier soupir; la nouvelle de sa mort, répandue tout d'un coup sur le pont, y jeta un deuil général. Cet officier avait su captiver l'affection des matelots, auxquels il inspirait une confiance sans bornes par son mérite et son savoir. Tous les officiers, ses camarades, le pleurèrent comme un frère. L'état-major de l'*Astrolabe* offrait dans ce moment-là un spectacle touchant. L'union la plus parfaite, qui ne cessa jamais d'exister parmi ce corps d'officiers, se traduisait admirablement dans les regrets amers que chacun exprimait à l'occasion de cette perte douloureuse. M. Marescot, zélé dans son service, entièrement dévoué au succès de la mission, succomba à six heures du soir. Ses yeux étaient à peine fermés que déjà son corps répandait une odeur insupportable; comme tous les hommes qui nous furent enlevés par ce cruel fléau, il fallut se hâter d'envoyer ses restes à la mer. A minuit, tous les officiers réunis lui firent leurs derniers adieux; quelques minutes après, la trace laissée à la surface des eaux pendant que le corps descendait au fond de la mer, avait totalement disparu. Pendant cette triste opération, le

plus profond silence avait régné sur le pont; aucun honneur militaire n'avait été rendu à ses dépouilles mortelles, car à quelques pieds de là nous avions encore plusieurs malades prêts à rendre le dernier soupir. Il ne fallait pas que nos mourants pussent compter de leur lit le nombre de nos morts *. 1839. Novembre.

« Le 26, à une heure du matin, dit M. Jacquinot, la maladie dévora une nouvelle victime; le maître magasinier *Reboul* succomba. Cet homme était malade depuis fort longtemps. Déjà, lors de notre première relâche à Batavia, dans le mois de juin, il avait été attaqué par la fièvre, qui ne suspendit ses accès que pour faire place à la dyssenterie, et il ne put résister à ce double mal. Nous le regrettâmes sincèrement, car ce marin intelligent et très au fait de ses fonctions comme comptable, était en outre plein de courage et de dévouement. » 26

Depuis dix jours nous avions atteint le quarantième parallèle, et cependant, loin de ressentir les vents violents de l'ouest qui règnent constamment dans ces parages, les calmes ou les faibles brises ne nous avaient permis de faire que quelques lieues dans l'est. Je redoutais toujours de voir nos équipages se laisser aller à l'abattement; je pensai que, dans ces circonstances, je devais aller visiter la *Zélée*; du reste, je tenais à assurer MM. les officiers de toute la satisfaction que j'avais éprouvée en voyant les bonnes dispositions qu'ils m'avaient exprimées dans leurs lettres au sujet de

* La biographie de M. Marescot est à la fin de ce volume.

1839. Novembre. l'équipée de M. Leguillou. Je les priai en outre de pardonner à cet homme, en faveur surtout des circonstances particulières où nous nous trouvions. Je dus m'applaudir du succès de ma démarche, car j'acquis la certitude qu'en toute occasion je pouvais compter sur le zèle et le courage de tous mes officiers, tant à bord de la *Zélée* qu'à bord de l'*Astrolabe*.

A mon retour, je m'aperçus avec plaisir que la houle du S. O. avait augmenté; elle m'annonçait en effet l'arrivée des vents favorables, qui, dès le lendemain, nous poussèrent enfin rapidement vers notre lieu de relâche; malheureusement, cette brise, si impatiemment attendue, avait été bien tardive à nous parvenir. Partout où l'épidémie avait frappé, elle avait laissé des traces profondes; et bien que son intensité fût moindre, notre route jusqu'à Hobart-Town devait être encore jalonnée par des cadavres.

Dès le 25, M. *Pavin de la Farge*, qui, quelques jours auparavant, semblait marcher rapidement dans sa convalescence, fut repris par de violentes coliques qui le forcèrent de nouveau à garder le lit. Cette fois, le mal fit de rapides progrès, et aucun remède ne put en arrêter la marche. Bientôt il tomba dans un délire complet, pendant lequel toutes ses facultés physiques
27 paraissaient anéanties. Enfin, le 27, à six heures trente minutes du soir, il rendit le dernier soupir. Pendant ses derniers instants, son lit ne cessa d'être entouré par le capitaine et les officiers de la *Zélée*, qui le comptaient tous parmi leurs meilleurs amis. Cet offi-

cier, jeune encore, plein de talent, possédant de la fortune et aimant sa famille avec idolâtrie, avait commencé sa carrière d'une manière brillante. L'avenir lui présageait les chances les plus heureuses. Pendant tout le temps de sa maladie, il ne cessa de faire des projets pour le retour. Son caractère enjoué, son esprit original, lui avaient attiré l'affection de tous ses camarades ; ses qualités solides lui avaient déjà gagné leur estime. « Cette mort, dit M. Dubouzet, nous plongea dans l'affliction. Nous étions depuis si longtemps ensemble, et si unis, qu'il semblait qu'elle nous enlevait un membre de notre famille. Ses derniers moments furent déchirants ; car un délire affreux s'empara de lui. A peine eut-il quelques retours à la raison, il les employa pour faire ses dispositions en faveur de sa famille, dont il était chéri et qu'il aimait tant. Ce délire manqua de faire connaître son état à M. Goupil, qui gisait à ses côtés ; nous eûmes bien de la peine à lui cacher sa mort, qui aurait pu, dans ce moment, lui porter le dernier coup. — Le lendemain, ajoute M. Dubouzet, nous rendîmes les derniers devoirs à notre infortuné compagnon. On ne rendit point d'honneur militaire à ses dépouilles, à cause de notre fâcheuse position. C'eût été jeter l'alarme parmi les autres malades. Avant de confier son cadavre à la mer, la religion fut invoquée pour les bénir. Nous dîmes ensuite un dernier adieu à notre bon camarade, qui disparut bientôt sous les eaux, moment triste et pénible ! surtout à bord d'un bâtiment où l'ami que l'on perd est privé même de la consolation de laisser

1839.
Novembre.

1839. 1er Décembre. après lui une tombe sur laquelle ses parents et ses amis puissent venir de temps en temps laisser couler leurs larmes *. »

Le 1er décembre, l'*Astrolabe* éprouvait une nouvelle perte ; le nommé *Raymond de Nogaret,* matelot, succomba à la maladie. Ce jeune homme, de bonne famille n'avait entrepris une navigation aussi pénible que pour pouvoir plus tard commander un navire du commerce. La mort vint le frapper au moment où il faisait les plus beaux rêves pour l'avenir.

M. Gourdin était alors dans un état qui ne laissait plus d'espoir. Cependant les vents qui nous poussaient rapidement vers Hobart-Town avaient fait revivre quelque espérance d'arriver à temps sur les côtes de la Tasmanie. Mais, bien que nos corvettes filassent presque constamment sept nœuds à l'heure, cet infortuné ne devait jamais revoir la terre ; il s'étei-
8 gnit dans la nuit du 7 au 8 décembre, à trois heures du matin. C'était l'officier le plus jeune de l'expédition ; il semblait devoir résister plus que tous les autres au fléau qui nous décimait. Sa mort fit une impression profonde ; comme celle de M. Marescot, elle répandit sur l'*Astrolabe* un deuil général **. Marescot, Lafarge, Gourdin, et peut-être Goupil, votre perte sera vivement sentie par tous vos compagnons de voyage qui étaient devenus vos amis ; mais elle laissera aussi un grand vide dans l'expédition à la-

* Sa biographie est à la fin de ce volume.

9 ** *Ibid.*

quelle vous avez pris part, et dont votre zèle et votre dévouement étaient si capables d'assurer le succès. 1839. Décembre.

Le lendemain, quelques instants de calme nous permirent de communiquer avec la *Zélée*. Ce bâtiment ne comptait plus depuis longtemps de nouveaux malades; mais, comme à bord de l'*Astrolabe,* aucun des hommes atteints par l'épidémie n'avait pu encore recouvrer la santé. Le 11 décembre, au moment où 11
la vigie annonçait enfin que l'on apercevait la terre qui se trouvait à une distance de 36 milles dans le nord-est, la *Zélée* envoyait encore à la mer le corps du nommé *Loupy,* « brave et excellent matelot, dit M. Dubouzet, qui mourut avec un courage et une résignation fort rares, et qui eussent suffi pour rendre sa mort sensible à tout le monde, si chacun n'avait apprécié depuis longtemps ce qu'on pouvait attendre d'un homme aussi dévoué. »

Enfin, nous revoyons la terre, cette terre de la 12
Tasmanie si vivement désirée, quoique couverte par une végétation triste qui lui donne un air si désolé. Au point du jour, nous sommes à l'entrée de la *Baie des Tempêtes;* favorisés par une belle brise, nous la traversons rapidement, en longeant la côte orientale de l'île *Bruny,* puis à l'entrée de la rivière *Derwent,* les pilotes viennent nous guider dans son lit sinueux. A une heure de l'après-midi, nous laissons tomber l'ancre sur la rade de Hobart-Town, par le travers de la batterie *Mulgrave*, à moins de deux encâblures de la côte. Nous venions de subir l'époque la plus désastreuse de l'expédition. Notre traversée de Su-

1839. Décembre. matra à *Hobart-Town* avait duré plus de deux mois; elle nous avait coûté trois officiers pleins de jeunesse, de mérite et de zèle, treize maîtres ou matelots avaient succombé. La mort avait frappé dans nos rangs sans distinction d'âge et de santé; malheureusement elle n'avait point encore terminé ses ravages; il nous restait de nombreux malades, et l'épidémie avait montré un caractère tellement opiniâtre, que je doutais avec raison de la possibilité de les ramener à la santé *.

* Note 10.

CHAPITRE LVIII.

Séjour à Hobart-Town. — Préparatifs pour retourner dans les régions glaciales.

A peine l'ancre était-elle tombée, que je reçus la visite de M. Moriarty, capitaine du port, qui vint me faire ses offres de service. Le bien-être des malades occupait alors toute ma pensée; je le priai de vouloir bien diriger MM. Hombron et Ducorps dans les démarches qu'ils auraient à faire pour louer à terre un local réunissant toutes les conditions nécessaires pour y établir un hôpital provisoire, où je pourrais envoyer tous les hommes malades. Cet officier, dont nous eûmes par la suite tant à nous louer, s'empressa de se mettre à notre disposition. Nos corvettes avaient en outre besoin de nombreuses réparations avant d'entreprendre une nouvelle pointe dans les glaces, que je méditais depuis longtemps. M. Moriarty m'assura dès le principe qu'à cet égard nous trouverions toutes les facilités désirables, et je dois ajouter que sa bienveillance à notre égard ne se démentit jamais un seul moment. 1839. 12 Décembre.

1839. Décembre.

Bientôt, tous les officiers purent librement descendre à terre. La *Zélée* ne comptait, dans son état-major, que M. Goupil dont l'état était toujours des plus fâcheux. A bord de l'*Astrolabe*, M. Hombron n'avait point encore pu reprendre son service actif, bien qu'il suivît toujours les progrès de la maladie par les rapports que lui faisait chaque jour M. Dumoutier. Du reste, sa présence allait être utile dans l'hôpital provisoire qu'il était chargé de surveiller. M. Demas était encore alité. Son état ne présentait pas heureusement de funestes symptômes, mais il lui fallait encore des soins et beaucoup de temps pour revenir à la santé. Il s'empressa d'aller prendre possession d'un logement qu'il s'était fait préparer à terre, où il reçut les soins de M. Dumoutier. Parmi les autres personnes de l'état-major, plusieurs officiers et élèves étaient encore en proie à des indispositions fréquentes, qui décélaient des santés délabrées; mais la vue de la terre avait fait cesser toutes les inquiétudes. Chacun espérait voir disparaître pendant cette relâche les symptômes effrayants de l'épidémie; chacun aussi se hâta d'aller chercher un domicile à terre. J'ai toujours eu pour habitude de laisser toute liberté à MM. les officiers que le service ne retenait point à bord. Dès le premier jour de notre arrivée au mouillage d'Hobart-Town, nos corvettes se trouvèrent presque désertes, car les états-majors se hâtèrent de les abandonner pour aller faire autour de la ville de longues promenades dont ils avaient grand besoin.

A trois heures de l'après-midi, je descendis à terre

en compagnie du capitaine Jacquinot, pour aller faire une visite aux autorités principales de la ville. Sir John Franklin, gouverneur de la Tasmanie, était absent; nous nous dirigeâmes alors chez le colonel Elliot, qui était chargé du gouvernement par intérim. Partout, nous rencontrâmes beaucoup de bienveillance, et nous reçûmes un accueil des plus flatteurs. La reconnaissance me fait un devoir de citer particulièrement sir John Peder, avec qui je fus lié d'amitié dès le premier jour, et qui devait m'accabler de politesses pendant tout le temps de notre séjour. 1839. Décembre.

J'avais déjà visité Hobart-Town lors de mon premier voyage de circumnavigation; mais, dans l'espace de dix années, cette ville avait totalement changé d'aspect. Sa population presque triplée s'élevait alors à douze ou quatorze mille âmes. Toutes les rues, se coupant Pl. CLV. à angle droit et régulièrement tracées, étaient presque entièment garnies des deux côtés par de jolies maisons, petites, il est vrai, mais d'une propreté remarquable. Je profitai de la soirée en me promenant avec le capitaine Jacquinot, pour lui faire part de mes projets futurs. Nos équipages avaient éprouvé des pertes trop considérables pour songer désormais à conduire de nouveau nos deux corvettes dans les glaces. Je pensais sérieusement à laisser, dans le port d'Hobart-Town, la *Zélée,* tandis que l'*Astrolabe* irait seule de nouveau tenter de faire quelques découvertes dans les régions australes. Dans ce cas là, je comptais renforcer mon équipage de quelques matelots de bonne volonté, pris parmi les hommes

1839. Décembre.

valides de la *Zélée*. Le capitaine Jacquinot, après avoir séjourné deux mois à Hobart-Town, pour donner aux malades le temps de se rétablir, devait conduire sa corvette dans un des ports des îles *Auckland* ou de la Nouvelle-Zélande, et là opérer sa jonction avec l'*Astrolabe* au retour de l'exploration des glaces. Cette résolution parut contrarier vivement M. Jacquinot. Son zèle courageux se révoltait à l'idée de ne pas prendre part à une des plus glorieuses, comme aussi des plus dangereuses parties de la mission. Il était surtout pénible pour lui et pour moi de voir que, pour la première fois, nous devions nous séparer au moment où nous allions avoir le plus besoin de nous trouver réunis. Aussi le capitaine Jacquinot mit tant d'insistance à ne pas abandonner l'*Astrolabe*, que je lui promis de laisser à la *Zélée* toute facilité de nous suivre au moment du départ, si d'ici là les malades sortis de l'hôpital et les matelots que nous pourrions enrôler sur la place, parvenaient à compléter nos équipages. Toutefois, il fut convenu entre nous que MM. Coupvent, enseigne de vaisseau, et Boyer, élève de première classe remplissant les fonctions d'officier, passeraient à bord de l'*Astrolabe*, dont l'état-major se réduisait alors à MM. Roquemaurel et Duroch. La mort nous avait en effet enlevé MM. Marescot et Gourdin. M. Demas était malade et, suivant toute probabilité, il n'aurait pas pu supporter une navigation aussi pénible que celle que nous allions entreprendre. Enfin, parmi les élèves, il ne nous restait

plus que M. Gervaize. Il fut en outre convenu entre M. Jacquinot et moi que, dans le cas où la *Zélée* serait obligée de rester à Hobart-Town, M. Tardy de Montravel ferait partie de l'état-major de l'*Astrolabe*, pendant le temps seulement de la séparation des deux navires. 1839. Décembre.

Aussitôt que nous eûmes regagné le bord, M. Jacquinot et moi nous fîmes part aux officiers de la *Zélée* de cette détermination; l'enthousiasme que MM. de Montravel, Coupvent et Boyer laissèrent éclater à cette nouvelle, et la peine quelle causa à M. Dubouzet, me prouvèrent, mieux encore que les lettres que ces officiers m'avaient adressées, combien, dans la journée du 6 octobre, M. Le Guillou avait été coupable en faisant auprès de moi une démarche à laquelle il n'était pas autorisé et qui un instant avait pu me faire douter du zèle et du dévouement de ces officiers. Dès ce moment, M. Dubouzet ne prit plus un seul instant de repos jusqu'à ce que la corvette la *Zélée*, dont il était le second, eût complété son équipage et eût fait toutes les réparations nécessaires pour être prête à mettre sous voile au moment de notre appareillage. Ce n'était, en effet, qu'à ces seules conditions que je pouvais consentir à ce qu'elle vînt avec nous partager les dangers de notre navigation polaire.

Dès la veille, M. Ducorps avait trouvé et arrêté un 13
local pour y déposer nos malades; il fallut encore la journée presque entière, pour y préparer des lits et y transporter nos hommes, dont plusieurs étaient dans un état alarmant. La direction de l'hôpital fut confiée

1839. Décembre. à M. Hombron. MM. Dumoutier, Le Guillou, Jacquinot (Honoré) et Lebreton durent se partager le service de la rade et en même temps celui de l'hôpital. Mais plus tard, je fus obligé d'interdire positivement à M. Le Guillou de se mêler en rien des affaires de l'hôpital. Depuis longtemps les avertissements étaient devenus inutiles et j'aurais peut-être dû commencer à sévir contre ce chirurgien dont, comme on l'a vu déjà, les malades eux-mêmes récusaient les soins. Mais d'un autre côté, je savais que dans les navigations aussi longues et aussi pénibles que la nôtre, les privations agissent souvent sur les caractères les mieux faits; aussi j'étais porté à l'indulgence; la suite m'a prouvé qu'avec un pareil homme ma bienveillance devait m'attirer de nombreux désagréments *.

Pendant toute la journée du 13, je ne quittai point le bord; j'avais besoin de donner des ordres pour activer les réparations de la corvette, qu'on ne pouvait commencer qu'après le départ des malades. Je reçus de nombreuses visites; tous les habitants de la colonie connaissaient déjà la position désastreuse dans laquelle nous nous trouvions, et ils nous témoignaient un intérêt des plus marqués. Le
14 lendemain était un dimanche. On sait avec quel res-

* Je me suis cru dans l'obligation de ne pas passer sous silence ce fait personnel à M. Le Guillou; il explique suffisamment la lettre autographe de M. d'Urville publiée par M. Le Guillou, dans l'intention évidente de justifier l'attaque violente que ce chirurgien à dirigée d'une manière peu loyale contre la mémoire de son commandant quelques jours seulement après sa mort et lorsqu'il pensait ne plus devoir le craindre. V. D.

pect religieux les Anglais observent le repos ordonné pour ce saint jour; je me conformai avec d'autant plus de plaisir aux usages du pays, que nos équipages avaient grand besoin de se remettre de leurs fatigues. Les hommes purent aller librement à terre; mais je m'aperçus bientôt que, malgré l'état de délabrement où se trouvait leur santé, la liberté dont ils jouissaient pour parcourir la ville, pourrait leur devenir plus funeste qu'avantageuse, à cause des nombreux cabarets qu'elle renferme et auxquels nos marins faisaient de trop fréquentes visites. 1839. Décembre.

Les travaux du bord ne commencèrent bien réellement que le lundi 15 décembre; ils avaient pour but de repeindre en entier le navire, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, afin de le purifier et de détruire l'odeur pestilentielle que nos malades avaient laissée après eux. Tout le gréement devait, en outre, être revu en détail; enfin, il fallait réparer nos voiles ainsi que notre gouvernail, qui fut envoyé à terre à cet effet. Nos équipages étaient si faibles, ils comptaient si peu d'hommes valides, qu'il était à craindre que ces travaux ne pussent être terminés avant la fin du mois. Les retards que nous avions éprouvées dans notre dernière traversée ne me laissaient plus la facilité d'allonger le temps de la relâche à Hobart-Town. Il était nécessaire que nous fussions sous voile le 1er janvier de l'année 1840, afin de pouvoir disposer de toute la saison favorable pour entrer dans les glaces; il fallait toute l'activité que déploya dans cette occasion le second de l'*Astrolabe*, M. Roquemaurel, 15

1839. Décembre.

pour achever à temps nos préparatifs de départ. Je ne passai point la journée sans aller visiter nos malades ; ils paraissaient déjà éprouver un bien-être indéfinissable ; ce qui, comme j'eus lieu de le supposer, prouvait l'effet moral qu'avait produit sur eux la vue de la terre, et les espérances qu'elle avait fait naître, bien plus que le soulagement réel dans leurs souffrances. L'épidémie, en effet, loin de s'arrêter, semblait au contraire sévir tout autant que jamais. Déjà, la veille, notre premier maître d'équipage, Simon, avait ressenti tout à coup des coliques très-violentes. On s'était hâté de le transporter à l'hôpital; mais il y était à peine arrivé que les médecins regardaient déjà son état comme très-grave. Un des jeunes mousses de la *Zélée*, attaqué depuis longtemps par cette cruelle épidémie, ainsi que M. Goupil, ne laissait presque plus d'espoir.

Le local où était établi notre hôpital était vaste et bien aéré ; les malades y recevaient tous les soins capables de les ramener à la santé; le service en était fait par des convicts, sous la direction des infirmiers des deux corvettes. Ce fut là aussi où M. Dumoulin établit son observatoire magnétique ; il disposait à cet effet d'un vaste jardin où je le trouvai occupé à faire ses observations.

Dans la soirée, nous étions tous conviés à un repas offert par la garnison ; malheureusement nos estomacs délabrés ne pouvaient encore nous permettre de jouir entièrement de l'aimable invitation de MM. les officiers anglais. Un accès de goutte m'empêcha d'y assister ; je priai le capitaine Jacquinot de

vouloir bien présenter mes excuses au colonel Elliot, pour qui je lui donnai une lettre. Quatre officiers et le commandant de la *Zélée* purent seuls faire honneur à l'invitation de la garnison; ils revinrent, du reste, fort avant dans la nuit, enchantés de leur soirée. 1839. Décembre.

Après avoir mouillé sur la rade, j'avais écrit au gouverneur Franklin, afin de lui annoncer mon arrivée et lui présenter mes compliments. Je reçois aujourd'hui une réponse des plus aimables et des plus polies. Sir John Franklin m'annonce que sous peu il espère être de retour à Hobart-Town, et me recevoir dans la maison du gouvernement. Il me fait en même temps parvenir un paquet de lettres à mon adresse; plusieurs étaient de ma famille, d'autres de mes amis de France, qui me faisaient part de l'impression qu'avait laissée notre première tentative dans les glaces, et du peu de retentissement qu'elle avait eu. Elles me prouvaient que, plus que jamais, je devais persister dans ma résolution de retourner dans les régions polaires. 16

La rade présentait un aspect des plus animés; plusieurs navires baleiniers venaient, couverts de toile, pour gagner le mouillage, et nous étions tous occupés à considérer cette scène intéressante, lorsqu'un grand cri partit de terre, et nous fit tourner les yeux de ce côté : un incendie venait de s'y déclarer. Un long jet de flamme s'élevait à côté d'un magasin à voile qu'il menaçait d'une destruction rapide et totale. Nous nous hâtâmes d'y porter secours. Nos canots, montés Pl. CLIX.

1839. Décembre.

par nos hommes armés de haches et munis de pompes à incendie, arrivèrent bientôt sur le lieu du sinistre. On parvint facilement à isoler le magasin dans lequel le feu s'était déclaré; mais celui-ci, construit en planches, fut entièrement consumé.

Pendant que l'*Astrolabe* activait ses préparatifs de départ, la *Zélée* n'était point restée en arrière. Le capitaine Jacquinot était résolu à nous suivre, et il ne s'épargnait, ainsi que son lieutenant, aucune peine pour se mettre en mesure. « Le petit nombre d'hommes auquel était réduit notre équipage, dit M. Dubouzet, ne permettait de faire avancer nos travaux que très-lentement. Dès les premiers jours, nous nous occupâmes à recruter des matelots pour remplacer ceux que nous avions perdus. Il y avait alors sur la place beaucoup de déserteurs provenant de baleiniers français qui, au nombre de douze ou quinze, fréquentent annuellement cette rade; mais dès qu'ils avaient appris l'arrivée de nos corvettes, la plupart s'étaient enfuis de peur d'être pris par nous. Nous eussions pu demander aux autorités de les faire arrêter; mais nous préférâmes n'embarquer que des hommes de bonne volonté. Nous réussîmes avec beaucoup de peine, en leur promettant l'oubli complet du passé, à en recueillir une demi-douzaine. Quelques matelots anglais se présentèrent aussi; pour les attirer, on leur offrit une solde de six piastres par mois; mais comme la plupart étaient des vagabonds, nous ne pûmes, dans la première quinzaine, en engager que trois, dont un déserta le lendemain de son arri-

vée. Journellement j'étais accosté dans les rues de la ville par quelques-uns de ces hommes; mais, bien que je misse pour les attirer toute la patience des raccoleurs, mes efforts échouèrent tout à fait dans le principe. Il eût fallu pouvoir, comme en Angleterre, courir les tavernes et leur faire signer leur engagement en buvant avec eux; mais cela était au-dessus de mes forces. » 1839. Décembre.

Les fêtes et les invitations se succédaient rapidement. Tous les fonctionnaires de la colonie rivalisaient pour nous faire oublier les fatigues que nous venions de traverser; mais ma santé ne me permettait que bien rarement de faire honneur aux nombreuses invitations qui m'étaient adressées. Aujourd'hui le na- 19
vire français baleinier le *Duc d'Orléans* vient mouiller sur la rade. Ce bâtiment, parti du port du Havre le 11 juin dernier, a déjà recueilli sur sa route 500 barils d'huile, dans sa navigation entre le 30e et le 50e degré. Son capitaine, en me faisant part de la route qu'il a suivie et qu'il fréquente depuis longtemps, me prouve plus que jamais combien les calmes que nous avons éprouvés dans notre dernière traversée sont rares dans ces parages. Il avait trouvé des vents de S. O. partout où nous n'avions eu que des calmes ou des vents d'est qui nous étaient si contraires. Le capitaine du *Duc d'Orléans* venait à peine de quitter l'*Astrolabe*, lorsqu'arriva l'aide-de-camp du gouverneur, qui venait me prévenir de l'arrivée de sir John Franklin et du désir qu'il avait de me voir. Il fixait à sept heures du soir l'heure de ma visite; de plus, il

1839. Décembre. m'engageait beaucoup à accepter l'appartement que le gouverneur m'avait fait préparer chez lui. Je refusai cette offre bienveillante, mais je fus fidèle au rendez-vous. Je désirais ardemment faire la connaissance de sir John Franklin, dont le nom jouissait d'une si grande et si honorable réputation depuis ses découvertes dans le nord de l'Amérique. Le capitaine Jacquinot m'accompagna dans ma visite chez le gouverneur. Nous y passâmes une soirée fort agréable. Sir John Franklin parut fort empressé à nous faire accueil et très-disposé à nous être agréable. Nous trouvâmes dans lady Franklin une femme très-spirituelle et engageante, aux manières simples et agréables, d'une conversation instructive autant qu'intéressante. Vainement je voulus interroger sir John Franklin sur les résultats obtenus par l'expédition américaine. Il n'en avait pas entendu parler. Il avait trouvé que ma figure ressemblait beaucoup à celle du capitaine Parry, et se récriait constamment sur cette ressemblance, qu'il disait être frappante. Cela me rappela, malgré moi, une anecdote assez plaisante qui m'arriva en 1826. Je soupais avec un Anglais qui connaissait le capitaine Parry, et qui, frappé de même de ma ressemblance avec ce navigateur, ne voulut jamais croire, malgré ma qualité de Français, que j'étais tout à fait étranger à sa famille.

En nous retirant, sir John Franklin me rappela qu'il m'attendait le lendemain pour dîner. Je lui demandai la permission de lui présenter auparavant MM. les officiers des deux corvettes. Il s'empressa de

me fixer une heure, en m'ajoutant qu'il me priait en outre de lui donner une liste de notre état-major, afin qu'il pût faire une plus ample connaissance avec nos officiers, en les réunissant à sa table. Jusqu'au jour de notre départ, l'hospitalité cordiale que nous avait offerte sir John Franklin et les diverses autorités de la colonie, ne se démentit pas un seul instant; mais au milieu des fêtes sans nombre qui s'organisaient en notre honneur, je ne perdais pas un seul instant de vue le but de ma relâche, et les difficultés que je rencontrerais pour mettre à exécution mes projets de retourner dans les régions glaciales. Chaque jour M. Jacquinot et moi nous faisions de fréquentes visites à l'hôpital. Le sort de nos malades s'était amélioré sensiblement, mais tous ceux qui avaient été fortement atteints par l'épidémie laissaient encore peu d'espoir d'un rétablissement prochain. Le fléau semblait même vouloir continuer ses ravages. Le 20, un homme de l'*Astrolabe* avait été pris encore de fortes coliques; il avait été immédiatement envoyé à l'hôpital. Le lendemain l'hôpital recevait encore quatre nouveaux malades. L'*Astrolabe* y envoyait un de ses marins et son premier chef de timonnerie, la *Zélée* deux de ses matelots; il est vrai que tous ces hommes étaient loin d'éprouver les symptômes effrayants avec lesquels l'épidémie avait commencé à ouvrir nos rangs; toutefois il devenait pour moi évident que les maladies avaient laissé parmi nous une profonde racine, et sur le point de commencer une campagne pénible et dangereuse, je

1839. Décembre. 20 21

1839. Décembre. voyais avec épouvante que nos équipages étaient épuisés par les privations qu'ils avaient souffertes. Dans la soirée, la mort vint nous enlever le nommé Moreau, jeune mousse de la *Zélée,* à peine âgé de quinze ans. Ce malheureux enfant conserva sa connaissance jusqu'au dernier moment. Quelques instants avant de mourir, il annonça lui-même sa fin prochaine à ses jeunes camarades avec un courage
23 et une résignation qui fit l'admiration de tous. Deux jours après, l'*Astrolabe* perdait son premier maître d'équipage, Simon. Cinq jours auparavant, cet homme paraissait jouir d'une santé parfaite. Il était le plus âgé des deux équipages. Cette campagne devait clore sa carrière. Sa retraite et la décoration qu'il avait méritée lui auraient assuré une aisance dans laquelle il espérait passer ses derniers jours au milieu de sa famille. La mort vint le frapper lorsque déjà il croyait avoir échappé à tous les dangers. Elle laissa un vide profond parmi nous. Il comptait de nombreux et honorables services. L'autopsie de son cadavre vint démontrer combien chez lui la maladie avait marché rapidement; il n'avait eu que cinq jours de maladie, et cependant ses intestins étaient perforés en plusieurs endroits. Il est assez difficile d'admettre que d'aussi grands ravages aient pu être faits en si peu de temps, aussi l'on doit présumer que depuis longtemps Simon éprouvait des douleurs dont il ne s'était pas plaint, et qu'il est mort victime de son zèle et de son dévouement.

24 Le 24 était un jour de fête pour la colonie; nous

n'avions pas encore changé de date depuis notre départ 1839. Décembre.
de France, de sorte que les Anglais, qui avaient apporté le temps en venant d'Europe par l'ouest, comptaient un jour de plus que nous. L'on sait combien la fête de Noël est religieusement observée par les habitants de la Grande-Bretagne. Ce jour là est ordinairement destiné aux réunions de famille, et je dus considérer comme un témoignage d'une sincère amitié la liberté que nous eûmes de nous y associer. Je passai ma journée avec sir John Peder; il m'apprit que l'expédition américaine, commandée par le capitaine Wilkes, qui, comme nous, était destinée à étendre le domaine des connaissances géographiques, était occupée, à Sidney, à faire des préparatifs pour retourner dans les glaces. Du reste, sir John Peder ne put ajouter aucun détail sur les résultats déjà obtenus par les Américains. « La plus grande réserve est imposée aux hommes, » me dit-il; « le silence le plus absolu est recommandé aux officiers, de sorte que rien n'a transpiré sur les découvertes et les travaux de cette expédition. »

Le lendemain, les états-majors des deux corvettes 25
et les équipages célébraient aussi une cérémonie religieuse; mais c'était une cérémonie mortuaire remplie de deuil et de pieux souvenirs. Aussitôt que les corvettes avaient jeté l'ancre dans la rade, un digne et respectable ecclésiastique de la ville, le docteur Terry, ministre catholique de la Tasmanie, était venu, de son propre mouvement, nous offrir ses services comme coreligionnaire; il avait eu l'attention délicate

1839. Décembre. de recommander au prône du dimanche nos compagnons de route morts pendant l'expédition, aux prières des fidèles. Il avait aussi recommandé à ses ouailles de prier pour le rétablissement de nos malades. La chapelle qu'il desservait était voisine de l'hôpital. Chaque jour, ce prêtre vénérable était venu à plusieurs reprises visiter nos malades et leur offrir des consolations. Enfin, il avait acquis de justes titres à la reconnaissance de tous. Il voulut bien encore prêter gratuitement son ministère pour célébrer un service funèbre en faveur des officiers et des marins morts pendant la traversée. Une souscription ouverte dans nos états-majors servit à élever dans le cimetière catholique une pierre avec une inscription, à la mémoire des compagnons de route que nous avions perdus. Bientôt autour de ce faible monument, d'autres victimes du terrible fléau devaient reposer du sommeil éternel.

Je rentrai à bord pour recevoir la visite du capitaine Biscoe; ce capitaine, dont le nom est désormais devenu célèbre dans les annales des découvertes, commandait à cette époque un navire de commerce de la maison Enderby de Londres. Il arrivait de Sidney, où il m'assura avoir rencontré le capitaine Wilkes, avec lequel il s'était entretenu longtemps, mais il ne put ajouter aucun détail à ceux que je connaissais déjà. Il m'assura que dernièrement il avait cherché à s'avancer dans le sud en suivant le méridien de la Nouvelle-Zélande; mais les glaces l'avaient arrêté par le 63e degré de latitude; il m'assura en ou-

tre que bien qu'aucun navire n'eût pénétré dans cette partie, plusieurs marins présumaient qu'il existe des terres au sud des îles Macquarie. Dans la soirée, MM. les officiers de l'*Astrolabe* comptaient à dîner de nombeux convives de la garnison. Fatigué et souffrant, redoutant surtout le bruit qu'entraînent toujours les réunions nombreuses, je me rendis chez le gouverneur à qui j'avais demandé la veille d'accorder à MM. Dumoulin et Coupvent toutes les facilités pour monter sur le plateau du mont *Wellington,* qui domine la ville et où ces messieurs voulaient faire des observations de physique. Sir John Franklin se montra très-empressé à satisfaire ces désirs; il m'assura qu'il s'intéressait vivement aux sciences magnétiques et que plusieurs convicts seraient mis à la disposition de nos observateurs afin de les guider dans leurs courses et pour porter leurs instruments. De retour à bord, je fis part de ces dispositions à M. Dumoulin. Les préparatifs furent bientôt terminés, et le lendemain ces messieurs commencèrent leur excursion. 1839. Décembre.

« A sept heures du matin, dit M. Dumoulin, le directeur des prisons de la ville mit à notre disposition cinq condamnés, de plus il nous désigna un de ces hommes comme devant commander et se faire obéir des autres; il nous recommanda d'en avoir soin et de leur donner du thé pour déjeûner; il ajouta ensuite devant eux, qu'il nous priait de lui faire un rapport verbal, à notre retour, sur la conduite que ces hommes auraient tenue à notre égard; nous savions de plus que ces condamnés comptaient parmi ceux 27

1839. Décembre. qui se font remarquer parmi leurs camarades par une conduite plus régulière. Nous désignâmes au chef de l'escouade tous les bagages que nous avions à transporter. Trois d'entre eux chargèrent sur leurs épaules les instruments de physique, et les deux autres s'emparèrent des vivres. M. Dubouzet m'avait dit le matin qu'il disposait aussi de sa journée pour monter sur cette montagne, et il m'avait prié de charger nos guides des vivres dont il pensait avoir besoin lorsqu'il serait arrivé sur le sommet du mont. Ce point dominant est, de temps à autre, un but de promenade pour les habitants d'Hobart-Town, qui viennent y jouir du coup d'œil magnifique que présente le terrain accidenté de l'île, bordé de tout côté par les eaux de l'Océan. Plusieurs officiers de la garnison, voulant profiter de l'occasion, avaient promis à M. Dubouzet de l'accompagner, et nous nous étions tous donné rendez-vous pour déjeûner sur le sommet de la montagne; mais l'ignorance de nos convicts devait faire échouer tous ces projets.

« En quittant Hobart-Town, nous suivîmes d'abord une route magnifique et parfaitement entretenue, sur laquelle se croisent de nombreuses voitures de poste qui vont d'Hobart-Town au port Dalrymple, en traversant la Tasmanie dans sa plus grande largeur. Il nous fallut peu de temps pour atteindre *New-Town*, petit village qui un jour peut-être formera un des faubourgs d'Hobart-Town. Ce hameau ne compte encore que peu de maisons dominées par un beau bâtiment dont la destination, d'après nos guides, se-

Pl. CLXII.

rait de servir d'école. Mais déjà sur les deux bords de la route s'élèvent de nombreuses constructions. 1839. Décembre.

« Sans nous arrêter à *New-Town*, nous continuâmes notre route en longeant la rivière Derwent, à deux ou trois milles de distance. La vallée que nous parcourions, encadrée de tous côtés par des montagnes en partie boisées, était couverte de maisons de campagne et de cultures. Bientôt nous arrivâmes à *Bridge-Water*, petit hameau qui n'a de remarquable qu'un pont en pierre jeté sur un ruisseau. Ce fut là que nous quittâmes la grande route du port Dalrymple pour suivre un petit sentier qui conduit au sommet de la montagne à laquelle nous tournions le dos. La Derwent, après avoir couru au nord, s'étend vers l'ouest et semble contourner la chaîne de montagnes dont le mont Wellington est le plateau le plus élevé. Il était alors huit heures du matin; nous avions déjà parcouru six à sept milles sur la grande route, et je regrettais vivement de n'avoir point connu d'avance le trajet que nous devions faire, car faible comme je l'étais, nous eussions pu nous arranger de manière à éviter une course aussi longue et qui déjà nous avait fatigués. Pl. CLXV.

« Nous suivîmes longtemps encore le ruisseau qui va passer à Bridge-Water. De beaux pâturages garnissent ses deux bords. Il parcourt un des plus beaux versants que l'on puisse voir. En suivant son cours, nous arrivâmes à une cascade formée par ses eaux, qui se brisent sur des rochers d'un aspect des plus pittoresques, en tombant d'une hauteur de 3 à 4 mè-

1839. Décembre. tres. A mesure que nous montions, les maisons devenaient de plus en plus rares et moins opulentes. Nous étions arrivés sur le bord de la forêt. Nous choisîmes ce lieu pour déjeuner et pour nous reposer. Depuis la veille j'éprouvais de fortes coliques et des douleurs dans les reins. Je craignis un instant d'avoir trop compté sur mes forces, et je me serais certainement arrêté à cet endroit, si mon compagnon de route M. Coupvent avait pu seul faire les observations.

« Nous ne nous reposâmes qu'une demi-heure ; nos convicts en profitèrent pour faire leur thé et pour déjeuner. Quant à nous, nous avions plus besoin de repos que de nourriture. Pendant quelque temps encore, nous suivîmes le cours du ruisseau. Sur ses bords, la végétation offrait un caractère tout différent de celui général à la Tasmanie. Ses rives étaient garnies de fleurs et de petits arbrisseaux d'une verdure magnifique. Bientôt même, nous fûmes obligés de changer de route et d'abandonner notre ruisseau conducteur, sur les bords duquel la forêt paraissait compacte et impénétrable. Dès lors le chemin devint plus difficile et la pente plus rapide. Le sol était couvert de rochers morcelés, au milieu desquels s'élevaient quelques arbres souffreteux de plus en plus rares à mesure que nous avancions. Le sol cependant n'était point privé d'humidité, car sur la hauteur nous rencontrâmes de larges marécages dont l'eau, filtrant lentement à travers les terres, donnait naissance à plusieurs petits ruisseaux. Nos guides avaient certainement pris le chemin le plus long pour

nous conduire à notre but. C'était peut-être aussi le plus facile et le plus avantageux pour eux, dont les épaules étaient embarrassées par les caisses de nos instruments. Quoi qu'il en soit, ce ne fut que vers les deux heures que nous pûmes atteindre le plateau qui couronne le mont Wellington. Nous étions harassés de fatigue, mais nous dûmes songer à commencer sur-le-champ nos observations, afin de pouvoir les terminer avant la nuit. Il va sans dire que MM. Dubouzet et les officiers de la garnison, qui nous avaient donné rendez-vous sur la montagne et qui nous avaient chargés de leur porter à déjeuner, nous avaient précédés. Ils étaient repartis depuis longtemps, lorsque nous arrivâmes au sommet, pensant avec raison que s'ils voulaient déjeuner, il serait pour eux plus prudent de ne pas nous attendre plus longtemps.

1839. Décembre.

« Nous étions parvenus à la partie la plus élevée de la montagne par le côté diamétralement opposé à Hobart-Town. Le mont Wellington, autrefois appelé le *mont de la Table* par l'expédition française commandée par le contre-amiral d'Entrecasteaux, se termine par un plateau d'une grande étendue. Il était difficile d'en reconnaître le point culminant. Nous traversâmes cette petite plaine dans toute son étendue, en nous arrêtant de distance en distance pour y faire des observations suivies. Nulle part nous n'y aperçûmes aucune trace de végétation. Le sol était couvert par d'énormes blocs de rochers jetés çà et là, et quelquefois séparés par du sable. Enfin, à six heures du soir, nous atteignîmes la partie du plateau qui surplombe

1839. Décembre. la ville. Nous y trouvâmes un mât de pavillon disposé pour faire des signaux ; mais nous ne remarquâmes dans les environs aucune cabane indiquant un poste de vigie établi là en permanence. Ce fut au pied de ce mât de pavillon que nous établîmes notre dernier observatoire. Au moment où nous arrivions sur le plateau, nous avions été assaillis par des brumes épaisses et ensuite par la pluie. Heureusement, elle fut de courte durée. Bientôt même l'horizon s'éclaircit, et avant de terminer nos travaux, nous pûmes jouir du coup d'œil vraiment magique qui s'offre à la vue du spectateur placé au pied du mât des signaux. Nous apercevions alors Hobart-Town à nos pieds. Nous pouvions suivre toutes les sinuosités de la Derwent, qui étend son cours au milieu de plaines couvertes de culture et de jolies habitations ; et nous admirions toutes les découpures de la côte qui forment, en mille endroits divers, de vastes et profondes baies. L'horizon était borné par la mer, dont la ligne bleuâtre allait se confondre avec l'azur du ciel. Ce point de vue est, sans contredit, un des plus beaux que l'on puisse rencontrer. Les habitants d'Hobart-Town en font souvent le but de leurs promenades ; mais alors ils suivent un chemin peut-être plus rapide, mais sans contredit beaucoup plus court que celui que nous avions parcouru.

« La nuit s'approchait rapidement ; nous ne pouvions disposer que de fort peu d'instants pour admirer le spectacle qui s'offrait à nous, et que nous avions si bien gagné. Il fallut songer au retour. Nous nous mé-

fiions avec raison de l'ignorance de nos guides. On 1839. Décembre.
nous avait assuré à Hobart-Town qu'il ne fallait pas plus de deux heures pour parvenir au sommet de la montagne, en suivant le chemin dit de la *Cascade*. Nous tâchâmes de faire comprendre à nos condamnés que c'était par ce chemin qu'il fallait diriger le retour. Le chef de l'escouade prit alors la tête de la colonne d'un air tellement décidé, que nous dûmes croire qu'il connaissait parfaitement les localités. Nous eûmes le tort de nous confier de nouveau à lui et de le suivre sans chercher nous-mêmes à reconnaître d'abord les lieux.

« Pendant quelque temps nous pûmes descendre sur une pente très-rapide, en nous laissant glisser le long des blocs de rochers qui garnissaient le sol, mais qui rendaient impossible tout retour sur nos pas. Bientôt cependant nous aperçûmes devant nous un immense précipice. La montagne se terminait là par une muraille ayant plus de 50 mètres de hauteur. Du côté de la ville, le mont Wellington nous avait paru taillé à pic, et certes il ne nous serait jamais venu dans l'idée que nos guides choisiraient précisément ce côté pour nous y conduire. Notre position devint alors réellement des plus fâcheuses. Nous ne pouvions songer à retourner sur nos pas pour regagner le plateau. D'un autre côté, la nuit s'approchait rapidement, et le froid qui se faisait sentir commençait à roidir nos membres. La pluie avait mouillé nos vêtements, et au milieu de ces rochers, il fallait renoncer à l'espoir de faire du feu pour nous réchauffer. Pendant près

1839. Décembre.

d'une heure, il nous fallut longer cette muraille verticale, en nous appuyant sur des pointes de rochers qui formaient comme une corniche au-dessus du précipice. Le moindre faux pas, un étourdissement nous eût entraînés dans l'abîme sans que rien pût nous arrêter. Un instant même, nous dûmes craindre de voir tous nos efforts échouer devant les difficultés qui se présentaient devant nous. Nous rencontrâmes un ravin profond et d'une pente excessivement rapide, qui semblait faire échancrure dans la muraille de rocher et conduire jusqu'à son pied. Aussitôt nos guides se hâtèrent de nous la désigner comme étant le chemin qui devait nous conduire à la forêt. Nous eûmes l'imprudence de les suivre, mais bientôt nous nous trouvâmes de nouveau au-dessus d'un précipice, et il nous fallut revenir sur nos pas. Quelques herbes devinrent alors notre seul point d'appui; si dans ce moment-là le pied nous eût glissé, rien n'aurait pu nous arrêter. Il était évident pour nous que nos guides étaient complétement désorientés; ils ne s'occupaient même plus de nous. Nous dûmes peut-être à cette circonstance d'échapper aux dangers réels de la position où ils nous avaient placés; en effet, M. Coupvent et moi, qui ne nous quittions point, nous parvînmes à regagner le sommet de la montagne, et alors nous pûmes choisir un côté dont la pente était douce et qui nous ramena promptement à la forêt; mais alors la nuit était devenue très-noire. Nous aperçûmes au loin les lumières de la ville. Un instant nous espérâmes même de pouvoir bientôt nous en

approcher, en suivant un petit ruisseau qui pendant longtemps servit à diriger notre route, mais bientôt les arbres que nous rencontrions sur ses bords devinrent tellement serrés, qu'il fallut nous arrêter et attendre le jour pour nous guider. Il était onze heures et demie; la nuit était des plus froides, et nous étions ruisselants de sueur. Nos guides, qui presque tous étaient munis de vêtements en fourrures, ne tardèrent pas à s'endormir; quant à nous, nous grelottâmes le reste de la nuit, malgré les feux que nous avions allumés. 1839. Décembre.

« A quatre heures du matin, nous nous remîmes en route, nous retrouvâmes bientôt le ruisseau dont le cours avait servi à nous guider la veille; nous le suivîmes encore, et nous ne tardâmes pas à arriver au pied de la montagne. Ce petit ruisseau est précisément celui qui traverse Hobart-Town; avant de se jeter dans la Derwent, il arrose une petite plaine des plus fertiles; il met en mouvement une scierie et un moulin appartenant à un riche industriel anglais. Avant de rentrer dans la ville, nous visitâmes ces établissements, dont le propriétaire, M. de Grave, qui déjà avait fait la connaissance de nos états-majors, nous fit les honneurs avec une bienveillance et une politesse parfaites. A midi, nous étions de retour à Hobart-Town. J'avais emporté mon fusil, dans l'espérance de rendre cette course profitable aux sciences naturelles; mais les forêts que nous venions de parcourir nous avaient paru d'une pauvreté remarquable sous le rapport des espèces vivantes. Pendant les deux 28

1839. Décembre. jours que nous venions de passer au milieu des bois, nous n'avions vu que deux perruches, deux serpents noirs et un grand lézard. Nos guides nous assurèrent qu'ordinairement on rencontrait un grand nombre d'*Opossum* qui, le jour, trouvent une retraite dans les troncs d'arbres creusés, et qui, la nuit, viennent rôder autour des feux que l'on allume dans la forêt; quant à nous, nous n'en vîmes pas un seul. »

29 J'aurais vivement désiré aussi pouvoir gravir le sommet de la montagne pour y faire quelques études de botanique, et parcourir les différents lieux de la Tasmanie où les Anglais se sont établis et où ils ont développé toutes les qualités qu'ils possèdent pour coloniser; mais j'étais faible et fatigué, et ensuite, devant la responsabilité qui allait peser sur moi en conduisant de nouveau dans les glaces nos équipages harassés et malades, je devais tout mon temps aux travaux du navire; je voulais m'entourer de toutes les précautions nécessaires pour assurer le succès si incertain de l'expédition que j'allais entreprendre. J'étais entièrement fixé sur le nombre des malades que leur état de santé forcerait à rester. Outre les matelots, l'*Astrolabe* devait laisser à Hobart-Town un officier encore malade, M. Demas, et le chirurgien-major M. Hombron. Le service médical du bord fut confié à M. Dumoutier, pendant que l'hôpital temporaire que nous avions établi à terre devait rester sous la direction de M. Hombron. D'un autre côté, nous ne conservions plus aucun espoir de sauver M. Goupil, dessinateur à bord de la *Zélée;* M. Lebre-

ton, à qui l'expédition était déjà redevable d'un grand nombre de jolis dessins, fut dès lors chargé de continuer l'œuvre si intéressante commencée par M. Goupil. Les deux corvettes étaient parvenues à renforcer leurs équipages de quelques marins français et anglais; ainsi, désormais, le personnel de l'expédition ne me donnait plus les mêmes inquiétudes. Quant au matériel, nous avions trouvé à Hobart-Town tous les objets qui pouvaient nous être nécessaires. En même temps nous avions pu renouveler à des prix très-élevés, il est vrai, toutes les provisions fraîches et de campagne qui nous étaient nécessaires. 1839. Décembre.

Pendant tout le temps que nos corvettes avaient été en réparation, le gouverneur avait remis la visite qu'il m'avait annoncé vouloir leur faire; mais enfin le gréement tout entier était réparé, le gouvernail était en place, et nous étions en état de reprendre la mer. A midi, je reçus à mon bord sir John Franklin et toute sa famille. Jusqu'au dernier moment, l'intérêt bienveillant qu'il nous avait témoigné ne se démentit pas un seul instant. Le gouverneur parcourut avec plaisir tous les travaux déjà exécutés par la mission, et me témoigna à plusieurs reprises toute sa satisfaction. Dix-sept coups de canon le saluèrent au moment où il quitta l'*Astrolabe*. Je l'accompagnai à terre pour le conduire à l'observatoire de M. Dumoulin où il voulait visiter les instruments qui y étaient réunis. Sir John Franklin, à qui la science est redevable de tant de données intéressantes, s'entretint pendant plus d'une heure avec notre hydro- 30

1839. Décembre. graphe; il voulut connaître en détail la construction et l'usage de chacun des instruments, et enfin, lorsqu'il rentra à son gouvernement, il ne pouvait se taire avec moi de tout le plaisir qu'il avait éprouvé dans cette visite.

31 Nos préparatifs de départ tiraient à leur fin, et je désirais vivement mettre à la voile sans délai; l'appareillage fut fixé au lendemain. Cette journée était la dernière que nous devions passer sur la rade; elle fut employée à régler tous les comptes et à faire nos adieux. Dans la soirée, nous assistâmes à un bal chez le gouverneur. Lady Franklin avait voulu donner une fête aux officiers français. La réunion était des plus brillantes; nous en eûmes tous les honneurs. Comme je l'ai déjà dit, les Anglais d'Hobart-Town étaient en avance, dans leur date, d'un jour sur nous. Sir John Franklin et sa femme avaient voulu commencer l'année 1840 par une fête aussi brillante qu'agréable. Quant à nous, le 1er janvier 1840 devait nous trouver sous voiles; l'année qui commençait nous promettait encore de nombreuses fatigues, mais elle ouvrait aussi l'espoir du retour dans nos familles avant qu'elle fût terminée *.

* Notes 11, 12, 13 et 14.

CHAPITRE LIX.

Navigation vers le pôle Antarctique. — Découverte de la terre Adélie.

A quatre heures du matin nous étions sous voiles. 1840. 1er Janvier.
Le capitaine Moriarty avait voulu nous servir lui-même de pilote, « afin, disait-il, de passer quelques instants de plus avec vous. » La brise était alors favorable, et je brûlais d'en profiter. Ce fut dans ce moment que l'on vint m'annoncer que M. Goupil avait rendu le dernier soupir pendant la nuit. Je savais combien ce jeune artiste était aimé par tous ses compagnons de route. Je savais en outre que tous les officiers de l'expédition désiraient vivement passer une journée de plus à terre, pour pouvoir rendre à ses dépouilles les honneurs qui lui étaient dus; mais, d'un autre côté, l'époque de notre départ avait déjà été très-retardée. Nous n'avions pas un instant à perdre pour prendre la mer, afin d'arriver dans les glaces dans la saison favorable. De plus, nos équipages, déjà fort réduits, n'avaient pu qu'avec beaucoup de peine se renforcer de quelques matelots anglais,

1840. Janvier.

toujours prêts à déserter, et qui menaçaient de nous abandonner à chaque instant. Toutes ces considérations m'engagèrent à continuer ma route, malgré tout le désir que j'avais de rendre moi-même un dernier hommage à l'infortuné Goupil, dont j'avais apprécié le zèle et le talent. Aussi, à mon grand regret, nos corvettes couvertes de toile durent continuer à s'éloigner de la rade. Un instant je conçus l'espoir de pouvoir sortir du fleuve dans la journée même, mais bientôt la brise, jusque-là incertaine, passa au S. S. E., et vint à souffler avec force. Dès lors il était inutile de songer davantage à lutter contre des vents contraires, pour gagner la pleine mer. Aussi je me décidai à laisser tomber l'ancre de nouveau dans le lit de la rivière, à quelques milles de la rade renvoyant un nouvel appareillage au lendemain.

Quelques embarcations vinrent dans la journée à bord de l'*Astrolabe*, et lui apportèrent des planches qui avaient été oubliées; elles nous apprirent que les obsèques de notre malheureux compagnon de route devaient avoir lieu dans trois jours. Les officiers de la garnison anglaise en avaient eux-mêmes fixé le cérémonial et déterminé les honneurs à rendre. Dès lors il devenait tout à fait inutile que dans la journée nos embarcations allassent de nouveau accoster les quais de la ville; nous ne pouvions que mêler nos regrets sincères à ceux de nos malades restés à terre, à qui était réservée la triste satisfaction d'accompagner jusqu'à sa dernière demeure cette nouvelle victime de l'épidémie. Cependant j'accordai dans la soirée à

MM. Gervaize et Dumoutier, qui m'en manifestèrent le désir, la permission d'aller à terre, à la condition expresse qu'ils seraient rentrés à bord le lendemain à quatre heures du matin. 1840. Janvier.

M. Goupil, peintre de l'expédition, était à peine âgé de vingt-cinq ans; sa mort, quoique prévue d'avance, laissa parmi nous tous une impression profonde; « car il n'était personne, dit M. Dubouzet, qui n'eût apprécié les heureuses qualités du cœur qu'il possédait. Chacun vit avec beaucoup de peine un jeune talent aussi remarquable s'éteindre à la fleur de l'âge après une longue et pénible campagne à laquelle la passion des arts et des voyages lui avait fait tout sacrifier. Jamais, ajoute M. Dubouzet, son noble caractère ne s'était fait mieux remarquer que pendant sa longue et cruelle agonie, qu'il supporta avec tant de courage et de résignation, et pendant laquelle il dicta avec le plus grand calme ses dernières volontés. Jusqu'au dernier moment il pensa à sa famille et à ses amis; il donna des souvenirs à chacun de nous, témoignant la plus vive reconnaissance à tous ceux qui lui donnaient des soins*. »

A deux heures du matin, le pilote accostait nos corvettes et donnait le signal du départ, malgré le calme qui régnait. Grâce au courant de la rivière, nous atteignîmes bientôt la vaste baie des Tempêtes, bassin magnifique où les eaux peu profondes permettent de mouiller dans toute son étendue, et où une escadre 2

* Sa biographie est à la fin de ce volume.

1840. Janvier. entière pourrait évoluer librement. Les vents, incertains jusque-là, se fixèrent au N. E.; mais alors le louvoyage était possible. Nous renvoyâmes le pilote, puis nous courûmes des bords pour gagner la haute mer, dont les grosses houles se faisaient sentir jusque vers
3 nous. Le lendemain matin seulement nous perdîmes de vue les terres de la Tasmanie, et nous commençâmes à courir dans le sud.

Si le lecteur veut bien se rappeler le chapitre placé en tête du deuxième volume de cet ouvrage, et dans lequel j'ai cherché à résumer les résultats obtenus par les divers navigateurs pour parvenir dans les régions glaciales, il verra qu'il restait encore sur la zone du pôle sud un vaste espace à explorer; c'était celui compris entre le 120me et le 160me degré de longitude orientale: c'était là que je voulais conduire nos corvettes en partant d'Hobart-Town. Je ne me doutais pas, à cette époque, qu'un navire de commerce anglais nous avait précédés d'une année dans ces parages; je n'avais encore aucune connaissance des îles *Balleny* ni de la terre *Sabrina,* dont la découverte avait été faite une année avant notre apparition dans ces contrées. En prenant sous ma responsabilité personnelle une nouvelle tentative pour pénétrer dans les glaces, mon intention ne pouvait être de faire une nouvelle exploration suivie de la *banquise;* je voulais simplement faire une pointe au sud de la Tasmanie, constater quel était le parallèle sous lequel je rencontrerais les glaces solides, et ensuite me diriger, soit sur les îles *Auckland,* soit sur un des ports de la Nouvelle-Zélande, pendant que la

Zélée, se détournant de sa route, reviendrait à Hobart-Town prendre nos malades, pour nous rejoindre ensuite dans les lieux que je lui aurais désignés. 1840. Janvier.

Il n'avait échappé à personne que la partie du cercle polaire qui s'étend directement au sud de la Tasmanie n'avait été explorée par aucun navigateur. En reportant sur une carte les itinéraires des différents voyageurs qui essayèrent de pénétrer dans les glaces, j'avais vu que la route du capitaine Cook venait seule traverser cet espace; mais encore le célèbre navigateur anglais n'avait nullement cherché à pénétrer dans ces parages, où il était resté en dessous du 60e parallèle. En me dirigeant de ce côté, je devais espérer de m'élever dans le sud autant qu'il était possible de le faire. Mes équipages, quoique fatigués, étaient pleins de courage et déjà habitués à ce genre de navigation; je savais que, pour m'arrêter, il faudrait des obstacles tout à fait infranchissables. Sans rien présumer d'avance de l'issue future de ma nouvelle tentative, j'avais résolu de la rendre, dans tous les cas, la plus fructueuse possible dans l'intérêt des sciences physiques. Une découverte importante restait à faire, c'était celle du pôle magnétique, ce point si important à connaître pour la solution du grand problème des lois du magnétisme terrestre. Dès le début, je voulus suivre la route la plus directe pour nous conduire à ce but. Je savais, d'ailleurs, que les observations de ce genre les plus profitables seraient celles qui seraient faites sur un même méridien magnétique; je cherchai donc à maintenir nos corvettes

1840. Janvier. dans cette direction, et, pour cela, je donnai l'ordre de toujours tenir la route au sud de la boussole, toutes les fois que les vents nous le permettraient.

D'abord notre navigation se présenta sous les auspices les plus fâcheux; les vents fixés au sud vinrent contrarier notre route; les courants nous poussaient dans l'est, et nous forçaient à serrer le vent, de peur de nous éloigner. De fortes houles, atteignant généralement de 4 à 5 mètres de hauteur, agitaient nos corvettes et nous fatiguaient horriblement. Enfin, il y avait à peine quatre jours que nous avions quitté le rivage, déjà les rapports de M. Dumoutier constataient que nous avions neuf malades sur les cadres. Cependant, depuis cette époque, l'équipage n'avait pas cessé d'avoir des vivres frais; je m'étais fait une loi de rendre le service le plus doux possible, et nos matelots ne se fatiguaient presque pas. Quelques jours encore, je pouvais avoir besoin peut-être de tous leurs efforts! Une grave responsabilité pesait sur moi; mais avant de me jeter dans une entreprise aussi hasardeuse, j'avais compté sur le courage de mes équipages, et j'étais sûr qu'il ne faillirait pas.

8 A mesure que nous avançons dans le sud, la température se refroidit sensiblement; nous naviguons au milieu d'un vol d'albatros qui ne nous quitte pas. De nombreuses baleines jettent autour de nous de l'eau par leurs évents, mais il paraît que cette variété n'est point celle que recherchent les pêcheurs, car un navire baleinier qui passe à une petite distance de nous continue sa route à l'est sans s'arrêter.

Quelques instants de calme permirent aux deux corvettes de communiquer dans cette journée. Un canot de la *Zélée*, monté par M. Gaillard, parvint, malgré la houle, à accoster l'*Astrolabe*. Cet élève venait réclamer une boussole d'inclinaison qui, reconnue mauvaise par M. Dumoulin, ne servait à aucun usage; il venait en outre se concerter avec l'ingénieur pour connaître la nature des observations qui pourraient être faites sur la *Zélée* et qu'il jugerait avantageuses dans ces parages. Chaque jour MM. Dumoulin et Coupvent faisaient à plusieurs reprises de nombreuses observations d'inclinaison avec un excellent instrument sorti des ateliers de M. Gambey. J'ajouterai que M. Gaillard, malgré sa bonne volonté, ne put jamais plus tard tirer parti de la boussole qu'il était venu réclamer. Il est fâcheux que nos deux corvettes, à leur départ de France, n'aient pu être munies d'instruments comparables entre eux, car les observations de ce genre faites à la mer présentent toujours trop de difficultés et laissent assez d'incertitude, pour que les sciences aient beaucoup à profiter de la comparaison des observations, qui seraient faites simultanément à bord de deux navires naviguant de concert.

1840. Janvier.

Je profitai de cette circonstance pour interroger M. Gaillard sur l'état sanitaire de son bâtiment; il m'apprit que la *Zélée* comptait sept hommes sur les cadres : parmi ceux-ci, trois paraissaient grièvement frappés. La dyssenterie dont ils étaient atteints semblait avoir pris une nouvelle intensité depuis qu'ils avaient quitté le port d'Hobart-Town. Certes, je re-

1840. Janvier. grettais vivement ces rechutes, mais ces hommes n'avaient été embarqués à bord de la *Zélée* qu'après avoir pris l'avis de M. Hombron,et lorsque leur guérison était assez avancée pour leur permettre de reprendre la mer.

11 Le 11, nous avions dépassé le cinquante-unième parallèle sud ; nous nous trouvions alors sur la position assignée par plusieurs hydrographes à l'île *Royal-Company*. Malgré nos recherches et un horizon des plus favorables, nous n'aperçûmes pas la terre. Il est probable que cette île, si elle existe, est mal placée. Du reste, il doit arriver souvent que, dans les années où les régions glaciales sont favorisées par un été très-chaud, de fortes débâcles ont lieu, et alors des îles de glace ont pu fréquemment être entraînées jusque par le 50e parallèle de latitude sud, et être signalées comme de nouvelles découvertes. Souvent les îles de glace, suivant la quantité de lumière qu'elles reçoivent, présentent des teintes bizarres qui leur donnent l'aspect de rochers isolés.

Les albatros, qui depuis Hobart-Town ne nous avaient pas quittés, disparurent par les 50° de latitude. Les vents commencèrent aussi à souffler avec force ; pendant deux jours nous fûmes obligés de tenir la cape avec une mer monstrueuse : nos corvettes fatiguèrent beaucoup. L'*Astrolabe* ne comptait plus que deux hommes sur les cadres, mais la *Zélée* avait encore trois malades dont l'état donnait de vives inquiétudes. Ces gros temps ne pouvaient que leur être funestes ; aussi, à la suite d'un des plus forts coups de

vent que nous eussions encore essuyés, le nommé *Pousson*, matelot de première classe, rendit le dernier soupir. « Cet homme, dit M. Jacquinot, n'avait ressenti quelques coliques que peu de jours avant notre départ d'Hobart-Town. Au moment où nous quittâmes la colonie anglaise, il ne donnait aucune inquiétude, et il n'était pas dans un état qui nécessitât un plus long séjour à l'hôpital; mais depuis que nous avions repris la mer, la dyssenterie avait fait de rapides progrès, et au bout de fort peu de jours toutes les ressourcss de la médecine étaient devenues insuffisantes. Nous perdîmes en lui, ajoute M. Dubouzet, un de nos meilleurs matelots. L'infortuné s'était embarqué à Valparaiso le jour même de notre départ; il avait depuis lors rempli pendant près de deux ans les fonctions de patron du canot major, à la satisfaction de tous ses chefs. » 1840. 15 Janvier.

Ce jour-là, nous fûmes assaillis par des grains de neige qui augmentèrent encore la force du vent. La température de l'eau de la mer s'était aussi abaissée subitement; et des milliers de pétrels de toutes couleurs entouraient nos navires. Comme lors de notre première tentative pour pénétrer dans les glaces, ces indices semblaient annoncer l'approche de la banquise; nous nous trouvions à peine sous le 58e degré de latitude, et déjà chacun de nous éprouvait l'appréhension de la voir barrer notre route. Cependant le lendemain matin les oiseaux de mer devinrent moins nombreux autour de nos navires; la brise avait molli et la température était plus douce. Il y avait deux

1840. Janvier. ans qu'à pareil jour, et à peu près sous les mêmes latitudes, nos équipages apercevaient, pour la première fois, les glaces flottantes. Ce rapprochement ne pouvait leur échapper, et, en comparant les situations, ils laissaient éclater l'espoir qu'ils avaient d'être plus heureux dans cette nouvelle entreprise, mais cette espérance devait être de courte durée.

16 A trois heures vingt-cinq minutes du matin, la vigie signalait la première glace ; elle était peu importante. Ce n'était qu'un glaçon de petite dimension, qui n'offrait rien de remarquable et qui aurait certainement passé inaperçu à côté de nos corvettes, s'il n'avait signalé pour nous l'approche probable de glaces infranchissables. Peu de temps après, d'autres glaces se montrèrent à l'horizon, au nombre de cinq à six. Nous rangeâmes de très-près celle qui se trouvait la plus voisine de nous ; elle formait un bloc d'environ 400 mètres de largeur sur 21 mètres de hauteur. Ses bords échancrés annonçaient que depuis longtemps elle était en pleine mer, où les eaux, agitées par le vent, avaient déjà fait de larges entailles dans ses flancs. Un instant, la vue de ce glaçon attira les regards de l'équipage, mais nos hommes étaient depuis longtemps habitués à ce genre de navigation, aussi la vue de cette île flottante ne fixa leur attention que bien peu de temps. Nous l'avions à peine dépassée, que déjà ils avaient repris leurs occupations habituelles, et donnaient un libre cours à leur gaîté. Nous comptions dans nos rangs une douzaine d'hom-

mes qui apercevaient pour la première fois ces masses redoutables. Ils devinrent naturellement le sujet des plaisanteries de leurs camarades, et bientôt, entraînés par l'exemple, ils ne donnèrent plus à leur tour aucun signe d'étonnement à la vue des glaces flottantes que nous rencontrâmes par la suite. 1840. Janvier.

L'apparition de ces glaçons ne me présageait rien de bon pour l'avenir. Dans ma première tentative, nous avions aperçu les premières glaces par le 59e degré de latitude, et nous n'avions pu dépasser le 65e parallèle; aujourd'hui nous n'avions atteint que le 60e degré, et j'en tirai naturellement la conclusion que nous arriverions sous peu devant les mêmes banquises qui déjà nous avaient arrêtés une fois. Cependant ces premières glaces me paraissaient déjà trop grosses pour avoir pu se former dans la banquise en pleine mer. Je pensai qu'elles provenaient plutôt de quelques terres qui se trouvaient dans le voisinage, et la suite m'a prouvé que je ne m'étais point trompé.

Les vents continuaient à souffler de l'O. N. O., mais la mer s'était apaisée tout d'un coup, la houle ne parvenait que difficilement jusqu'à nous. C'était là une indication bien précise qui annonçait l'approche de la terre ou de la banquise. Cette remarque n'avait échappé à aucun de nous; toutefois, comme pendant les deux jours qui suivirent, nous n'aperçûmes presque plus d'îles de glace flottantes, nous continuâmes à espérer d'atteindre une latitude élevée. Le froid était devenu très-vif. Le thermomètre

1840. Janvier. ne s'élevait que fort peu au-dessus de zéro. Les oiseaux de mer étaient plus rares, et enfin les observations de l'aiguille aimantée nous indiquaient que nous nous étions beaucoup rapprochés du pôle magnétique, dont la recherche était un des buts principaux de l'expédition.

18 Le 18 janvier au soir, nous avions atteint le 64e degré de latitude méridionale. Le temps était humide, la température assez douce, et nous étions tous pleins d'espoir de dépasser bientôt le 70e parallèle; mais à minuit nous nous trouvâmes tout à coup entourés par cinq blocs énormes, taillés en forme de table. Ces glaces avaient tout à fait l'aspect de celles que nous avions rencontrées en si grand nombre aux environs des îles *Powels*. Dès lors mes prévisions que nous nous trouvions dans le voisinage de terres inconnues prirent plus de consistance; je renonçai avec peine à l'espoir que je nourrissais de pénétrer jusqu'à une latitude élevée, car je pensai que bientôt je serais arrêté par les terres que je présumais devoir être devant nous, et qui, dans tous les cas, en offrant une base solide aux glaces flottantes, devaient former le noyau d'une banquise solide et infranchissable. Le temps était couvert; la neige tombait en abondance, et malgré le danger qu'il y a à naviguer de nuit dans ces parages, nous profitâmes d'une jolie brise d'ouest qui s'était établie pour nous avancer dans le sud.

19 A six heures du matin, nous comptions six îles de glace flottantes autour de nous. A huit heures, on

en distinguait seize. Tous ces blocs étaient en général plus grands que ceux que nous avions déjà rencontrés. Tous avaient la même forme, ils étaient plats et taillés à pic sur les bords. Leur hauteur variait entre 30 et 40 mètres; quant à leur dimension horizontale, nous en remarquâmes plusieurs qui avaient plus de 1000 mètres de largeur et l'un d'eux accusa un mille de distance entre ses deux extrémités. Tous avaient le même aspect, et se présentaient comme ceux que nous avions vus, dans notre première expédition polaire, aux environs des terres. On n'apercevait aucune trace de fusion ni de décomposition; aucun d'eux ne présentait ces vastes échancrures que les eaux de la mer pratiquent dans leurs bords, et qui imitent, à s'y tromper, les arches d'un pont, surtout lorsque la lumière vient les éclairer obliquement. Ces îles flottantes semblaient être détachées de la veille d'une côte glacée peu éloignée. 1840. Janvier.

Nos corvettes étaient entourées de pétrels blancs et gris, de damiers, de quelques manchots, d'une baleine et de deux ou trois phoques. C'était encore là un présage certain que nous étions près de la terre. A neuf heures du matin, nous aperçûmes dans l'O. S. O. un gros nuage noir paraissant stationnaire et affectant tout à fait l'aspect d'une île élevée. Pendant longtemps nous le suivîmes des yeux, croyant sans cesse apercevoir quelque indice qui vînt constater pour nous une nouvelle découverte. Mais à dix heures, le ciel, jusqu'alors brumeux, s'éclaircit tout à coup. Le soleil apparut dans toute sa pu-

1840. Janvier. reté, et fit bien vite disparaître cette apparence trompeuse.

Vers les trois heures de l'après-midi, M. Gervaize, qui était de quart, crut de nouveau reconnaître dans l'est un indice de terre. Depuis longtemps il apercevait dans cette direction une tache grisâtre qui paraissait stationnaire; mais déjà nous avions été si souvent induits en erreur par ces fausses apparences, si fréquentes dans ces parages, que nous étions devenus très-méfiants. M. Dumoulin, qui se trouvait sur le pont, occupé dans ce moment-là à relever les différentes îles de glace qui étaient en vue, se hâta de monter dans la mâture afin d'éclaircir tous les doutes; il s'assura alors que l'indication donnée par M. Gervaize se rapportait à un nuage qui, vu de la hauteur de la hune d'artimon, paraissait être au-dessus de l'horizon. En descendant, il m'annonça en outre, que droit devant nous, il existait une apparence de terre bien plus distincte et mieux tranchée; c'était, en effet, la terre Adélie. Grâce à cette circonstance, M. Dumoulin fut le premier de nous tous qui aperçut la terre. Mais il avait été si souvent déçu par des illusions de ce genre, qu'il était loin lui-même de croire à sa découverte, et même il fut un des derniers à reconnaître la réalité de son existence.

A six heures du soir, nous comptions 59 grosses glaces autour de nous et un grand nombre d'autres à toute vue. La brise était tout à fait tombée; la mer, abattue sous le poids des énormes blocs qui la surchargeaient, était calme et unie comme un lac. Le

soleil brillait de tout son éclat, et ses rayons, se réfléchissant sur les parois de cristal qui nous environnaient, produisaient un effet magique et ravissant. Nous ne comptions plus un seul malade sur les cadres. M. Dumoutier m'avait prévenu qu'il avait cru apercevoir sur quelques hommes des indices d'une invasion prochaine du scorbut; mais heureusement tout danger de ce genre avait rapidement disparu devant les soins assidus des médecins. Aussi nos équipages, pleins de courage et de bonne volonté, paraissaient gais et contents. Ils avaient préparé dès longtemps une cérémonie semblable à celle qu'on pratique à bord des navires au passage de l'équateur, et les acteurs, après m'en avoir demandé la permission, se tenaient prêts à paraître sur la scène lorsque nous arriverions sous le cercle polaire. J'ai toujours pensé que les farces grossières dont les matelots ont l'habitude de gratifier ceux qui, pour la première fois, franchissent les limites équatoriales, étaient d'un bon effet à bord d'un navire, où les distractions sont si rares pour les marins, et où souvent l'oisiveté et l'ennui qui en est la suite jettent le découragement dans les équipages. Aussi, loin de m'opposer aux scènes burlesques que préparaient nos matelots, je leur déclarai que je serais le premier à m'y soumettre; seulement, en raison de la température, je leur défendis de jeter de l'eau sur le pont, ni de soumettre personne à des ablutions qui ne sont supportables que sous la zone torride. Je leur laissai, du reste, le soin d'inventer le genre de cérémonie à

1840. Janvier.

1840. Janvier. laquelle ils désiraient soumettre les habitants de l'*Astrolabe*, et l'on verra plus tard que, dans cette circonstance, leur génie ne leur fit pas faute. Nous avions atteint le 66e degré de latitude sud, tout nous faisait espérer que bientôt nous aurions franchi le cercle polaire antarctique, et, suivant l'habitude, je fus prévenu officiellement que le lendemain j'aurais la visite du père *Antarctique*. Après une pluie de riz et de haricots lancés du haut des hunes, je reçus un postillon monté sur un phoque, qui m'apporta le message de son fantastique souverain. Je ferai grâce au lecteur du costume de ce singulier ambassadeur et du contenu de son épître; je vis avec plaisir que nos marins avaient changé la cérémonie du baptême habituel de la ligne, en celle d'une communion sous une seule espèce, celle du vin, qui devait leur être plus profitable, et je n'eus pas d'objection à faire. Comme eux, j'espérais que le lendemain nous aurions dépassé le cercle polaire, mais les calmes qui succédèrent à la brise arrêtèrent notre route. Nous étions à l'époque où les jours sont les plus longs dans les zones glaciales, aussi à neuf heures du soir le soleil était encore au-dessus de l'horizon, et son disque lumineux s'abaissait lentement derrière
Pl. CLXVIII. la terre dont l'existence était pour plusieurs encore très-douteuse. A dix heures 50 minutes, cet astre disparut derrière elle, et laissa voir dans toute leur pureté ses contours élevés. Chacun était accouru sur le pont pour jouir du coup d'œil magnifique qui s'offrait à nos regards. Rien ne saurait peindre, en

effet, la grandeur de ce spectacle. Le calme de la nuit venait donner aux masses énormes de glace qui nous entouraient un aspect plus grandiose peut-être, mais aussi plus sévère ; tout l'équipage suivait des yeux le soleil disparaissant derrière la terre et laissant encore après lui une longue traînée de lumière. A minuit, le crépuscule durait encore, et nous pouvions facilement lire sur le pont. Nous ne comptions pas plus d'une demi-heure de nuit; j'en profitai pour aller prendre quelque repos, renvoyant au lendemain le soin d'éclaircir tous les doutes sur l'existence de la terre qui était devant nous. 1840. Janvier.

A quatre heures du matin, je comptais soixante-douze grosses glaces autour de nous. Je savais que pendant la nuit nous avions à peine changé de place, et cependant parmi ces blocs énormes qui nous entouraient et qui tous avaient une forme particulière, bien qu'ils présentassent un aspect à peu près uniforme, je ne reconnus presque aucune des îles flottantes que j'avais remarquées la veille. Le soleil était depuis longtemps sur l'horizon, et bien que l'atmosphère fût brumeuse, sa chaleur se faisait sentir; aussi toutes les glaces qui nous entouraient paraissaient subir une décomposition active. Une d'elles, qui n'était séparée de nous que par une distance peu considérable, attira surtout mes regards. De nombreux ruisseaux prenaient leur source sur son sommet, creusaient profondément ses parois et s'élançaient à la mer en cascades. Le temps était magnifique; mais malheureusement il n'y avait pas de vent; devant nous se 20

1840. Janvier. dressait toujours la terre : on en distinguait les accidents. Son aspect était des plus uniformes. Entièrement couverte de neige, elle s'étendait de l'est à l'ouest, et elle semblait s'abaisser vers la mer par une pente assez douce. Au milieu de la teinte grisâtre et uniforme quelle présentait, nous n'apercevions pas un sommet, pas un seul point noir. Aussi existait-il encore plus d'un incrédule sur le fait de son existence. Cependant à midi toute incertitude avait cessé. Un canot de la *Zélée* qui vint nous visiter, nous annonça que depuis la veille on avait vu la terre à bord de cette corvette. Moins méfiants que nous, tous les officiers de la *Zélée* étaient persuadés déjà de la réalité de cette découverte. Malheureusement, les calmes qui continuaient ne nous permettaient point d'en approcher et de la reconnaître d'une manière plus positive. Toutefois la joie fut générale à bord; désormais, le succès de notre tentative était assuré; car l'expédition devait rapporter, dans tous les cas, la connaissance d'une nouvelle terre.

La journée fut entièrement consacrée aux plaisirs de l'équipage. Bien que nous n'eussions pas atteint encore le cercle polaire, nos marins n'attendirent pas ce moment pour faire apparaître sur le pont le souverain antarctique. Ils représentèrent, comme à l'or-
Pl. CLXVII. dinaire, toute espèce de scènes bizarres; il y eut parade de masques, sermon et banquet. Le tout se termina par des danses et des chants. L'équipage entier paraissait joyeux et plein de bonne volonté. Il est vrai que, depuis Hobart-Town, nos marins

avaient rarement joui d'une santé plus florissante. 1840. Janvier.

Les oiseaux de mer étaient nombreux autour de nous; nous voyions s'agiter dans les eaux un grand nombre de manchots et plusieurs phoques à fourrure, mais nous n'aperçûmes aucun de ces grands pétrels géants que nous avions trouvés en abondance dans les glaces, lors de notre première expédition circumpolaire, et qui, lorsque nos corvettes restèrent cernées dans la banquise, venaient se disputer, sous nos yeux, les débris des phoques abattus par nos chasseurs. Nous recueillîmes à la surface de la mer un long cordon blanchâtre et du plus singulier aspect. Il avait plus de deux mètres de long, il était rond et uniforme. Nous reconnûmes plus tard qu'il était formé par une agglomération de mollusques; dans la suite, nous rencontrâmes encore plusieurs cordons semblables, mais de moindre longueur.

Depuis que nous avions reconnu la terre, nous at- 21
tendions avec impatience que la brise vînt nous permettre de nous en rapprocher; enfin, à trois heures du matin, elle se fit du S. S. E., mais elle était si faible, qu'elle nous permettait à peine de filer un nœud. A mesure cependant que nous approchions, nous apercevions distinctement des crevasses sur la croûte de glace qui recouvrait le sol, et qui lui donnait une teinte grise des plus uniformes. De distance en distance, nous voyions des ravines profondes, creusées Pl. CLXIX.
par les eaux provenant de la fonte des neiges; mais les détails de la côte nous étaient toujours masqués par les îles de glace flottantes, qui, suivant

1840. Janvier. toute probabilité, s'en étaient détachées depuis peu.

Enfin, la brise s'établit définitivement au S. S. E. et nous commençâmes à avancer rapidement; mais à mesure que nous progressions, les îles de glace devenaient plus nombreuses et plus menaçantes. Bientôt même elles ne formèrent plus qu'une masse effrayante, divisée par des canaux étroits et sinueux. Toutefois, je n'hésitai pas à y diriger nos corvettes. A huit heures, nous étions tellement resserrés par ces masses flottantes, que je redoutais à chaque instant de voir nos corvettes aller se briser sur elles. Cette navigation n'était point, en effet, sans danger, car la mer produisait autour de tous ces corps des remous considérables qui ne pourraient manquer d'entraîner un navire à sa perte, s'il se trouvait un seul instant abrité du vent par les hautes falaises de glace. C'est en passant à leur base que nous pouvions surtout juger de la hauteur qu'atteignent ces glaçons flottants. Leurs murailles droites dépassaient de beaucoup nos mâtures; elles surplombaient nos navires, dont les dimensions paraissaient ridiculement rétrécies, comparativement à ces masses énormes. Le spectacle qui s'offrait à nos regards était tout à la fois grandiose et effrayant. On aurait pu se croire dans les rues étroites d'une ville de géants. Au pied de ces immenses monuments, nous apercevions de vastes cavernes creusées par la mer, et où les eaux s'engouffraient avec fracas. Le soleil dardait ses rayons obliques sur d'immenses parois de glace, semblables à du cristal. Il y avait là des effets d'ombre et de

lumière vraiment magiques et saisissants. Du haut de ces montagnes de glace s'élançaient à la mer de nombreux ruisseaux, alimentés par la fonte des neiges qui paraissait très-active. Il nous arriva souvent de voir devant nous deux glaçons tellement rapprochés que nous perdions de vue la terre sur laquelle nous nous dirigions. Nous n'apercevions alors que deux murs droits et menaçants qui s'élevaient à nos côtés. Les commandements des officiers étaient répétés par plusieurs échos produits par ces masses gigantesques, qui se renvoyaient de l'une à l'autre les sons de la voix; lorsque nos yeux se reportaient sur la *Zélée*, qui nous suivait à petite distance, elle nous paraissait si petite, sa mâture semblait être si grêle, que nous ne pouvions nous défendre d'un sentiment de terreur. Pendant près d'une heure, nous ne vîmes autour de nous que des murailles verticales de glace. Puis nous arrivâmes dans un vaste bassin formé par la terre, d'un côté, et de l'autre par la chaîne d'îles flottantes que nous venions de traverser. A midi, nous n'étions plus qu'à trois ou quatre mille de notre nouvelle découverte.

1840. Janvier.

La terre qui était en vue nous montra alors le peu d'accidents qu'elle présentait : elle s'étendait à toute vue au S. E. et au N. O., et, dans ces deux directions, nous n'apercevions pas ses limites. Elle était entièrement couverte de neige, et elle pouvait avoir une hauteur de 1000 à 1200 mètres. Nulle part elle ne présentait de sommet saillant. Nulle part non plus on n'apercevait aucune tache indiquant le

1840. Janvier.

sol, et l'on eût pu croire que nous étions arrivés devant une banquise plus considérable encore que toutes celles que nous avions rencontrées, si nous eussions pu admettre que jamais les banquises pussent atteindre une hauteur aussi prodigieuse. Son rivage présentait partout une falaise verticale de glace, semblable à celles que nous avions remarquées dans les îles flottantes que nous venions de traverser. Cet aspect de la côte était tellement semblable à celui que nous avaient offert ces glaces flottantes, que nous ne conservâmes pas le moindre doute sur la formation de celles-ci. Du reste, sur plusieurs points du rivage, nous apercevions encore une grande quantité d'îles flottantes, paraissant à peine séparées du littoral où elles s'étaient formées, et n'attendant plus que l'influence des vents et des courants pour gagner le large. Les parties élevées de la terre présentaient partout une teinte uniforme; elles se terminaient à la mer par un plan légèrement incliné; grâce à cette disposition particulière, nous pouvions embrasser du regard une étendue assez considérable de terrain. Sur plusieurs points, nous remarquâmes que les neiges qui recouvraient le sol présentaient une surface labourée et bouleversée. On y suivait de véritables vagues, comme celles que creusent les vents dans les déserts de sable. C'était surtout dans les parties les moins abritées que ces accidents paraissaient plus considérables. Sur d'autres points, cette croûte de glace semblait aussi traversée par des ravins ou creusée par les eaux. Le soleil était dans tout

son éclat et ajoutait beaucoup à l'aspect déjà si imposant de cet amas de glaces. Avec nos lunettes, nous interrogions à chaque instant du regard cette terre mystérieuse, dont l'existence ne paraissait plus contestable, mais qui ne nous avait offert encore aucune preuve irrécusable de son existence. Bientôt la vigie crut distinguer une tache noire sur les bords de la mer, et se hâta d'annoncer sa découverte; plusieurs officiers qui s'étaient élancés eux-mêmes dans la mâture, crurent apercevoir à leur tour ces indices si désirés à travers une masse d'îles flottantes qui garnissaient la côte. Mais ensuite, à mesure que nous nous approchâmes, le point noir qui avait été signalé disparut subitement. Nous reconnûmes, parmi les îles flottantes, qu'une d'elles présentait une teinte terreuse, et qui aurait pu donner lieu à une méprise. Nous supposâmes que c'était là la tache noire aperçue par la vigie. Il est possible cependant qu'il y eût dans cette partie une île ou un sommet dénudé qui aurait pu apparaître dans une direction donnée, mais qui, plus tard, aurait disparu derrière les glaces qui garnissaient la côte. Les événements qui se succédèrent quelques heures plus tard rendent même cette hypothèse très-probable. 1840 Janvier.

La brise, quoique faible, nous était favorable pour prolonger la côte dans l'ouest. Toute la journée fut employée à la reconnaître. Nous aperçûmes quelques caps avancés, et quelques baies peu profondes et généralement embarrassées par une immense quantité d'îles flottantes; mais partout le rivage présentait

1840. Janvier. le même aspect ; il se terminait à la mer par une muraille glacée qui rendait tout débarquement impossible. Depuis longtemps MM. Dumoulin et Coupvent, désireux de recueillir des observations magnétiques, plus concluantes que celles qu'ils avaient faites sur nos navires, m'avaient demandé à débarquer soit sur la côte, soit sur une île de glace assez considérable pour qu'elle fût sensiblement privée de mouvement. En vain, pendant toute la journée, j'avais cherché l'occasion de satisfaire ce louable désir, toutes les îles de glace que nous rencontrions étaient inabordables. Mais, vers six heures du soir, l'une d'elles, présentant sur une de ses faces une pente assez douce, nous parut réunir toutes les conditions nécessaires pour ce genre d'observations. Aussitôt ma baleinière fut mise à la mer pour y porter nos observateurs. Pendant ce temps nos corvettes restèrent en panne pour ne pas trop s'éloigner de la glace de l'observatoire. Ce fut à ces circonstances que nous dûmes de pouvoir constater l'existence de la terre d'une manière irrécusable.

M. Duroch, qui était de quart, avait déjà fixé sa lunette sur un point où un instant il avait cru apercevoir des taches noires ; mais toute marque de ce genre avait disparu ensuite à mesure que nos corvettes avait pris du mouvement. Tout à coup, il aperçut de nouveau des rochers, dont la teinte sombre tranchait sur la blancheur des neiges, et qui disparurent ensuite derrière les glaces, mais cette fois-ci la terre avait été reconnue d'une manière non équivoque, et je me décidai à faire disposer une embarcation pour aller

vérifier ce fait important. A l'heure avancée à laquelle nous nous trouvions, il n'était point sans danger d'envoyer un canot à une si grande distance. D'ailleurs, nos embarcations étaient bien inférieures, pour la marche, à ma baleinière dont j'avais déjà disposé en faveur des observations de physique. Toutefois, désireux de profiter de ces circonstances heureuses, qui pouvaient ne plus se représenter, je confiai le canot-major à M. Duroch, avec la mission de recueillir des fragments palpables de notre découverte. La *Zélée* envoya de son côté une embarcation sous les ordres de M. Dubouzet. Comme nous, les officiers de ce bâtiment avaient aperçu ces îlots dénudés, et comme nous aussi ils désiraient vivement aller les étudier. 1840. Janvier.

A neuf heures, MM. Dumoulin et Coupvent rentrèrent à bord après avoir achevé toutes leurs observations. Ils avaient constaté un fait important à connaître pour expliquer comment les îles de glace, après s'être formées sur la côte, peuvent s'en éloigner rapidement. Après avoir disposé une boussole de déclinaison sur la glace où ils s'étaient établis, ces messieurs en avaient dirigé la lunette d'épreuve sur une autre glace très-éloignée. Au bout de fort peu de temps, ils s'aperçurent que l'île sur laquelle ils avaient dirigé la lunette avait subi un grand mouvement. Lorsque ensuite ils visèrent un des points de la terre, afin de savoir si le glaçon sur lequel ils se trouvaient, et qui paraissait beaucoup plus considérable, avait un mouvement qui lui fût propre, ils constatèrent encore que cette masse énorme éprouvait une impulsion qui lui était

1840. Janvier. particulière, et qui, bien qu'elle parût très-légère, n'en devenait pas moins très-sensible à la lunette. J'avais cherché, pendant que les corvettes étaient en panne, à faire sonder; malheureusement toutes nos lignes destinées à cet usage étaient à peu près hors de service. Je n'avais pu envoyer la sonde que par cent brasses, sans trouver le fond. Il est certain, puisque la glace sur laquelle MM. Dumoulin et Coupvent avaient fait leurs observations ne s'appuyait point sur le sol, il est certain, dis-je, que la mer conserve là une très-grande profondeur.

Les deux embarcations qui s'étaient dirigées sur la terre ne rentrèrent à bord qu'à dix heures et demie, chargées de fragments de rochers arrachés au rivage. Voici le récit consigné dans le journal de M. Dubouzet sur cette intéressante excursion. « Pendant la journée entière tous nos yeux avaient été fixés sur la côte, pour tâcher d'y découvrir quelque point où l'on vît autre chose que de la neige et de la glace. Enfin, au moment où nous commencions à désespérer, et après avoir dépassé un amas de grandes îles flottantes qui nous masquait tout à fait le rivage, nous aperçûmes plusieurs petits îlots dont les flancs, dépouillés de neige, nous montrèrent cette teinte de terre noirâtre si ardemment désirée. Quelques instants après, nous vîmes le canot-major de l'*Astrolabe* se détacher de cette corvette et se diriger vers le rivage avec un officier et deux naturalistes. Immédiatement, je demandai au commandant Jacquinot de m'embarquer dans sa yole

qu'il faisait mettre à la mer pour l'envoyer à terre. Le canot de l'*Astrolabe* avait déjà pris beaucoup d'avance sur nous; nous forçâmes la nage, et au bout de deux heures et demie, nous atteignîmes le plus rapproché des îlots aperçus. Nos hommes étaient tellement pleins d'ardeur qu'ils s'aperçurent à peine des efforts qu'ils venaient de faire pour franchir, en si peu de temps, une distance de plus de sept milles. Chemin faisant, nous rangeâmes de très-près d'immenses îles de glace. Leurs flancs perpendiculaires, rongés par la mer, étaient couronnés à leur sommet par de longues aiguilles d'une glace verdâtre, formées à la suite du dégel. Leur aspect était on ne peut plus imposant. Elles paraissaient former, dans l'est des îlots sur lesquels nous nous dirigions, une digue redoutable; ce qui me fit penser qu'elles étaient échouées peut-être par quatre-vingts à cent brasses de fond. Leur hauteur indiquait à peu près ce tirant d'eau. La mer était couverte de débris de glace, qui nous forçaient à faire beaucoup de sinuosités. Sur ces glaçons, nous apercevions une foule de pingoins, qui, d'un air stupide, nous regardaient tranquillement passer. 1840. Janvier.

« Il était près de neuf heures lorsque, à notre grande joie, nous prîmes terre sur la partie ouest de l'îlot le plus occidental et le plus élevé. Le canot de l'*Astrolabe* était arrivé un instant avant nous; déjà les hommes qui le montaient étaient grimpés sur les flancs escarpés de ce rocher. Ils précipitaient en bas les pingoins, fort étonnés de se voir dépossédés si brutalement de l'île dont ils étaient les seuls habitants. Nous sau- Pl. CLXX.

1840. Janvier. tâmes aussitôt à terre armés de pioches et de marteaux. Le ressac rendait cette opération très-difficile. Je fus forcé de laisser dans le canot plusieurs hommes pour le maintenir. J'envoyai aussitôt un de nos matelots déployer un drapeau tricolore sur ces terres qu'aucune créature humaine n'avait ni vues ni foulées avant nous. Suivant l'ancienne coutume que les
Pl. CLXXI. Anglais ont conservée précieusement, nous en prîmes possession au nom de la France, ainsi que de la côte voisine, que la glace nous empêchait d'aborder. Notre enthousiasme et notre joie étaient tels alors, qu'il nous semblait que nous venions d'ajouter une province au territoire français par cette conquête toute pacifique. Si l'abus que l'on a fait de ces prises de possession les ont fait regarder souvent comme une chose ridicule et sans valeur, dans ce cas-ci, au moins, nous nous croyions assez fondés en droit pour maintenir l'ancien usage en faveur de notre pays. Car nous ne dépossédions personne, et nos titres étaient incontestables. Nous nous regardâmes donc de suite comme étant sur un sol français. Celui-là aura du moins l'avantage de ne susciter jamais aucune guerre à notre pays.

« La cérémonie se termina, comme elle devait finir, par une libation. Nous vidâmes à la gloire de la France, qui nous occupait alors bien vivement, une bouteille du plus généreux de ses vins, qu'un de nos compagnons avait eu la présence d'esprit d'apporter avec lui. Jamais vin de Bordeaux ne fut appelé à jouer un rôle plus digne; jamais bouteille ne fut

vidée plus à propos. Entourés de tous côtés de neiges et de glaces éternelles, le froid était des plus vifs. Cette liqueur généreuse réagit avantageusement contre les rigueurs de cette température. Tout cela prit moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire. Nous nous mîmes aussitôt tous à l'œuvre, afin de recueillir tout ce que cette terre ingrate pouvait offrir de curieux pour l'histoire naturelle. 1840. Janvier.

« Le règne animal n'y était représenté que par les pingoins. Malgré toutes nos recherches, nous n'y trouvâmes pas une seule coquille. La roche était entièrement nue, et n'offrait pas même la moindre trace de lichens. Nous n'y trouvâmes qu'un seul fucus, encore était-il desséché et avait-il été apporté là par les courants ou par les oiseaux. Il fallut nous rabattre sur le règne minéral. Chacun de nous prit le marteau et se mit à tailler dans la roche. Mais celle-ci, d'une nature toute granitique, était tellement dure, que nous ne pûmes en détacher que de très-faibles morceaux. Heureusement, en parcourant le sommet de l'île, les matelots découvrirent de larges fragments de rocher détachés par les gelées, et ils les embarquèrent dans nos canots. En peu de temps nous en eûmes une provision suffisante pour pouvoir en fournir des échantillons à tous nos musées, et faire encore des heureux ailleurs. En les examinant de près, je reconnus une ressemblance parfaite entre ces roches et de petits fragments de gneiss que nous avions trouvés dans l'estomac d'un pingoin tué la veille. Ces fragments auraient pu au besoin donner une idée

1840. Janvier.

exacte de la charpente géologique de ces terres, si on n'avait pas pu y aborder. Quelque extraordinaire que soit cette manière de faire de la géologie, elle prouve combien, pour le naturaliste, les moindres observations peuvent avoir de l'intérêt et souvent même l'aider dans ses recherches, en le plaçant quelquefois sur la voie des découvertes auxquelles elles semblent être le plus étrangères.

« Le petit îlot sur lequel nous prîmes terre fait parti d'un groupe de huit ou dix petites îles arrondies au sommet, et présentant toutes à peu près les mêmes formes. Ces îles sont séparées de la côte la plus proche par un espace de 5 à 600 mètres. Nous apercevions encore sur le rivage plusieurs sommets entièrement découverts, et un cap dont la base était aussi dépouillée de neige; mais nous remarquâmes aussi une grande quantité de glace qui en rendait l'approche très-difficile. Tous ces îlots, très-rapprochés les uns des autres, semblaient former une chaîne continue, parallèle à la côte, et qui s'étendait de l'est à l'ouest. Toutes les îles de glace qui étaient accumulées dans la partie orientale et qui me parurent échouées, recouvrent probablement d'autres îlots semblables à ceux sur lesquels nous avions débarqué. Il est certain que beaucoup de rochers doivent rester ensevelis chaque année sous ces glaces énormes, auxquelles ils servent de noyau. Peut-être même la grande terre que nous apercevions devant nous était-elle découpée par de nombreux canaux. Les travaux hydrographiques qui ont été exécutés

dans ces parages ne sauraient avoir d'autre but que de préciser la forme de ces glaciers au moment de notre passage, sans indiquer le contour de la côte, qui rarement doit être dépouillée de la croûte épaisse qui recouvrait le sol. 1840. Janvier.

« Nous ne quittâmes ces îlots qu'à neuf heures et demie ; nous étions ravis des richesses que nous emportions. Avant de déployer nos voiles, et pour dire un dernier adieu à notre découverte, nous la saluâmes d'un hourra général. Les échos de ces régions silencieuses, troublés pour la première fois par des voix humaines, répétèrent nos cris, et reprirent ensuite leur silence habituel, si sombre et si imposant ; poussés par une jolie brise d'est, nous fîmes route sur nos navires, qui étaient alors bien au large, et qui disparaissaient souvent dans leurs bordées derrière les grandes îles de glace. Nous ne les ralliâmes qu'à onze heures du soir. Le froid était alors extrêmement piquant. Le thermomètre indiquait 5 degrés au-dessous de zéro. L'extérieur de nos canots ainsi que nos avirons était couvert d'une couche de glace. Nous nous retrouvâmes avec bonheur à bord de nos corvettes, heureux d'avoir pu ainsi compléter notre découverte sans accidents, car, sous ce climat glacial et capricieux, il est bon de ne jamais quitter son navire pour longtemps. Le moindre vent qui surprendrait un bâtiment sur une pareille côte, le forcerait de suite à prendre le large, et à abandonner ses embarcations. »

Après cette excursion, qui ne laissait plus aucun

1840. Janvier. doute sur la réalité de notre découverte, il ne me restait plus qu'à en étendre la reconnaissance aussi loin que possible. Le temps semblait se prêter favorablement à cette navigation difficile. Les vents étaient à l'est, et nous poussaient lentement dans l'ouest. Jusque-là et pendant tout le temps où des doutes avaient pu exister, je n'avais point voulu donner de nom à cette découverte, mais au retour de nos canots, je lui imposai celui de terre *Adélie*. Le cap le plus saillant que nous avions aperçu dans la matinée, au moment où nous cherchions à nous rapprocher de la terre, reçut le nom de cap de la ***Découverte***. La pointe près de laquelle nos embarcations prirent terre, et où elles purent recueillir les échantillons géologiques, fut appelée pointe *Géologie* *.

* Notes 15, 16, 17, 18 et 19.

CHAPITRE LX.

Reconnaissance de la terre Adélie. — Navigation le long de la banquise. — Reconnaissance de la côte Clarie. — Retour des corvettes à Hobart-Town.

Les nuits étaient devenues tellement courtes que ce fut à peine si nous perdîmes de vue la terre après le coucher du soleil. A une heure du matin, nous en apercevions de nouveau tous les détails. La brise était si faible, que nous avions à peine bougé de place. Cependant, vers neuf heures, nous étions arrivés par le travers d'une vaste baie entièrement ouverte. Là, la croûte de glace qui recouvrait le sol paraissait sillonnée dans tous les sens par des ravins profonds qui me firent donner à la baie le nom de *baie des Ravins*. Déjà nous avions pu remarquer, avant d'arriver au cap *Pépin,* de semblables découpures, mais, au fond de la baie, les glaces qui recouvraient le terrain paraissaient tellement tourmentées, que l'on eût dit qu'elles avaient été jetées en blocs énormes sur le sol, comme souvent on le remarque dans les terrains vol- **1840. 22 Janvier.**

1840. Janvier.

caniques de création récente. Une multitude d'îles flottantes et atteignant des dimensions colossales, s'avançaient au large. Leurs bords étaient formés par des murailles droites, mais la surface supérieure, au lieu d'être unie, paraissait aussi recouverte de glaçons, dont les prismes cristallisés se croisaient en tous sens. Cette chaîne d'îles de glace éparses produisait un effet des plus singuliers. Il est probable qu'elles s'appuyaient sur le fond, peut-être même sur des îlots séparés qui leur servaient de noyaux. Plusieurs fois la vigie crut distinguer au milieu d'elles des taches noires; mais il arrive souvent que les glaces prennent une teinte sombre, suivant la manière dont la lumière leur parvient, et les indices de terre qui furent signalés ne furent jamais suffisants pour donner quelque certitude à l'hypothèse que je viens d'émettre. Plusieurs fois nous remarquâmes aussi, sur les glaces flottantes, des teintes rougeâtres dont nous ne pûmes deviner la cause. Sur notre route même, nous rencontrâmes un petit glaçon qui présentait à un dégré très-prononcé cette teinte bizarre. Un instant j'espérai en recueillir des échantillons, mais nous en étions encore trop loin pour mettre une embarcation à la mer et pour aller les recueillir, la brise nous quitta, et nos corvettes se trouvèrent entraînées par les courants, qui les portèrent sensiblement dans l'ouest.

Souvent aussi, parmi les glaces flottantes, nous en avions remarqué plusieurs qui avaient une teinte brune, comme si elles eussent été salies par le contact

du sol. Il est probable que ces effets singuliers ne doivent pas toujours être rapportés aux jeux de la lumière, qui varient à l'infini au milieu de ces masses gigantesques aux formes multiples. Il est probable que toutes ces îles de glace se produisent près des côtes et qu'ensuite, lorsqu'elles s'en détachent, elles emportent avec elles des débris qui attestent leur origine. Un de ces blocs extraordinaires se trouvait devant nous à une petite distance, et je désirais vivement m'en approcher ; mais la brise ne nous revint que lorsque le soleil était couché. Il était minuit lorsque nous le dépassâmes en le rangeant de très-près. Il présentait alors l'aspect de la terre ; du reste, il nous fut impossible de reconnaître la cause de cette teinte particulière. 1840. Janvier.

A quatre heures du matin, la vigie annonça que la mer était barrée devant nous par une chaîne d'îles de glace. Le ciel était magnifique. Rien n'annonçait encore un changement dans le temps. La brise était légère et régulière, la mer des plus unies. Désireux de prolonger la reconnaissance de la terre aussi loin qu'il nous serait possible, je voulus d'abord essayer de continuer ma route, afin de passer entre la terre et la chaîne d'îles qui m'était signalée ; mais, à mesure que nous approchions, la vigie reconnut de nouvelles îles de glace qui bientôt se montrèrent liées entre elles par une banquise continue. Cette barrière de glace, s'appuyant sur la terre au sud, s'étendait ensuite vers le nord pour revenir enfin vers l'est ; nous l'accostâmes de très-près : elle était sem- 23

1840. Janvier. blable à celles que nous avions rencontrées dans notre première excursion circumpolaire. De grosses glaces la surmontaient de toutes parts. La mer s'y brisait avec force sans l'ébranler.

Bien que cette rencontre vînt contrarier mes projets, j'espérais que la banquise ne s'étendrait pas loin dans le nord, et qu'alors nous pourrions la doubler en peu de temps pour la prolonger ensuite en conservant notre route vers l'occident. Un instant je crus que la banquise, se terminant par le 66° parallèle, allait nous laisser le passage libre vers l'ouest. Là, en effet, elle formait un grand golfe, et, au centre, on n'apercevait plus qu'une ligne d'îles flottantes au milieu desquelles il nous eût été facile de passer; mais en courant dans le nord, nous aperçûmes de nouveau la banquise qui nous ramena dans l'est en nous barrant le chemin. Le temps continuait à être magnifique. Ce champ de glace, vu du haut de la mâture, brillait, sous les rayons obliques du soleil, d'un éclat semblable à celui des diamants. Au milieu, nous apercevions une énorme montagne de glace qui s'éloignait tellement des dimensions de celles que nous avions rencontrées auparavant, que nous lui supposâmes un noyau de terre pour lui servir de base. Les vents étant toujours à l'est, il nous fallut louvoyer pour sortir du cul-de-sac où nous nous étions engagés. Pendant toute la journée, nous restâmes en vue de cette montagne de glace, mais rien ne vint confirmer les doutes que nous avions à son égard.

Lors de notre première expédition circumpolaire, nous avions constamment remarqué que le soir, après le coucher du soleil, il existe toujours au-dessus des banquises une clarté assez vive, provenant sans doute de la réflexion des glaces. Cette clarté avait toujours été pour nous un indice certain de l'approche des champs de glace. Réduits à louvoyer, pendant la nuit, au milieu d'un espace où se trouvaient parsemées un grand nombre d'îles flottantes, nous étions obligés de redoubler de soins pour éviter de tomber inopinément sur elles. Chacun de nous comprenait bien que notre position pouvait devenir dangereuse, si les vents d'est, qui nous empêchaient de sortir du golfe où nous étions, venaient à souffler avec force. Aussi, le soir, j'interrogeai avec inquiétude tous les points de l'horizon, et je m'aperçus bien vite que nous étions loin encore d'avoir atteint l'extrémité orientale de la banquise, dont je pouvais alors étudier la direction à la vive clarté qu'elle réfléchissait dans le ciel. 1840. Janvier.

A huit heures du soir, nous vînmes virer de bord près de la terre, afin de pouvoir courir une longue bordée pendant les quelques heures de nuit qui nous restaient. A minuit, la brise sembla augmenter 24
de force. La houle, qui se faisait sentir du côté de l'est, eût été un présage certain du mauvais temps, si déjà le ciel n'avait commencé à se couvrir et à prendre la plus mauvaise apparence. A quatre heures du matin, nous courions au nord et je croyais alors avoir doublé la banquise dont nous avions reconnu

1840. Janvier. la veille une pointe dans l'est, mais bientôt la vigie annonça de nouveau les glaces solides devant nous. La banquise s'étendait dans le nord-est à toute vue, prolongeant ainsi le golfe dans lequel nous étions engagés. Dès ce moment, je commençai à serrer le vent; mais, reconnaissant bientôt que nous ne pouvions doubler les glaces de la bordée, nous virâmes de bord pour courir de nouveau sur la terre. Pendant cet intervalle, la brise fraîchit subitement; la mer devint très-grosse, et en peu d'instants notre position fut des plus fâcheuses. Heureusement l'espace au milieu duquel nous étions obligés de courir n'était pas trop encombré par les glaces flottantes. Une vingtaine seulement étaient en vue : obéissant à l'impulsion des vents, elles dérivaient visiblement vers la banquise. Vers une heure, le vent souffla par rafales avec une force extraordinaire. La neige tomba en tourbillons et vint nous masquer la terre. Notre horizon alors ne s'étendit pas à plus de trois encâblures, et notre navigation devint des plus dangereuses, car si nous eussions dans ce moment-là rencontré sur notre route une de ces grosses glaces, si fréquentes, nous n'eussions peut-être pas pu l'apercevoir assez à temps pour l'éviter, et alors quelle fin eût été la notre! Nos corvettes n'eussent pu résister au choc de ces énormes masses de glace compacte, et elles eussent probablement coulé sur place.

Au commencement de la tourmente, la *Zélée* n'était qu'à quelques encâblures derrière nous. Je m'em-

pressai de faire le signal à son capitaine de manœuvrer comme il l'entendrait pour la sûreté de son bâtiment, sans s'astreindre plus longtemps à rester dans nos eaux; mais dans ce moment nos navires furent tout à coup enveloppés par un épais tourbillon de neige qui ne permit pas que ce signal fût aperçu. Toutefois, dès cet instant, nos corvettes se perdirent de vue, et nous dûmes bientôt concevoir de sérieuses craintes sur le sort de la *Zélée*. Malgré la violence du vent, nous étions obligés de conserver encore beaucoup de toile pour éviter d'être entraînés sur la banquise où notre perte eût été rapide et inévitable. Forcés cependant de carguer la grand'voile dans une rafale, elle fut presque immédiatement mise en lambeaux. Bientôt il fallut aussi serrer la misaine; nous conservâmes encore, mais avec grande peine, les huniers aux bas ris; la mâture ployait sous le poids de cette voilure réduite. A chaque instant nous craignions de voir le grand mât s'écrouler ou nos huniers emportés et déchirés par le vent. L'*Astrolabe* se débattant au milieu des lames qui l'inondaient de toutes parts, présentait un spectacle effrayant; elle donnait une bande telle que sa batterie sous le vent était presque entièrement recouverte par les eaux de la mer. Si, dans ce moment-là, avec la vitesse qui lui était imprimée, elle eût rencontré un obstacle devant elle, elle se serait abîmée immédiatement. Le froid était des plus vifs, l'avant du navire disparaissait sous une croûte épaisse de verglas. La neige, qui tombait abondamment, s'attachait à chaque manœuvre, s'y congelait

1840. Janvier.

Pl. CLXXII.

1840. Janvier.

et en augmentait la roideur. Il fallait employer les efforts de tout l'équipage pour exécuter la moindre manœuvre, et je dus craindre que bientôt ses forces ne vinssent à s'épuiser.

Tous, officiers et marins, remplissaient admirablement leur devoir; cependant, malgré tous nos efforts, je m'aperçus bientôt que, loin de gagner dans l'est, nous dérivions rapidement dans l'ouest. Deux fois déjà nous étions venus virer de bord près de la banquise, et à chaque fois j'avais reconnu que, nonobstant notre louvoyage, nous avions été fortement entraînés dans l'ouest. Pour comble de malheur, la boussole, dont les indications précises nous étaient si nécessaires, était devenue tout à fait inexacte. En effet, pendant tout le temps que nous avions couru au sud, sans presque jamais changer le cap du navire, nous nous étions peu aperçus des déviations considérables que l'aiguille aimantée éprouvait en se rapprochant du pôle magnétique. Mais dans cette journée, la plus terrible de toutes celles que nous passâmes dans les régions glaciales, nous dûmes naviguer dans des directions très-différentes et souvent tout à fait opposées; dès lors tous nos compas de route commencèrent à affoler; nous nous trouvions suffisamment près du pôle magnétique, pour que la force horizontale qui dirigeait nos aiguilles devînt trop faible par rapport aux influences étrangères; les indications de la boussole devinrent aussitôt fautives et irrégulières. M. Dumoulin, qui s'occupait activement à étudier les anomalies si diverses de l'aiguille aimantée, avait

réuni dans l'endroit le moins agité du bâtiment, pendant la tourmente, toutes les boussoles que nous avions à bord. Toutefois, ce ne fut que quelques jours après, et lorsque nous eûmes fait des observations de déclinaisons comparatives sous tous les caps du bâtiment, que nous pûmes connaître avec exactitude la route que nous avions suivie dans les glaces, et tous les dangers que nous y avions courus. 1840. Janvier.

Dans la journée du 24, les glaces flottantes que nous avions remarquées précédemment servirent seules à nous guider; elles suffirent pour nous prouver que, malgré notre louvoyage, le vent nous entraînait rapidement dans l'ouest, et que nous ne devions plus espérer de salut que dans le cas où le vent diminuerait promptement d'intensité. A sept heures du soir, sa violence était devenue telle que toute manœuvre était très-difficile. Il n'était pas possible de se tenir dans le gréement couvert de glaçons tranchants; c'était à peine si nos matelots pouvaient se maintenir sur le pont, constamment balayé par les lames. Cette nuit fut affreuse; heureusement nous ne rencontrâmes dans notre sillage que quelques glaces éparses que nous pûmes apercevoir assez à temps pour les éviter. Aucun obstacle ne se présenta devant nous, lorsque la neige, tombant à gros flocons, et une brume épaisse nous permettaient à peine d'apercevoir les objets à la distance d'un mât à l'autre; car, je le répète, la rencontre d'une seule glace, dans une pareille situation, aurait infailliblement entraîné notre perte.

1840. Janvier.

A combien de réflexions pénibles n'étais-je pas entraîné dans un pareil moment! Si nous eussions péri dans cette journée, tous les travaux de l'expédition auraient été anéantis; je n'avais pas même la consolation de penser que j'avais été conduit dans cette nouvelle expédition glaciale par les instructions qui m'avaient été confiées. Pour moi, la vie était peu de chose : condamné à des souffrances constantes, la mort était presque une délivrance ; mais combien était différente la position de ces jeunes marins à qui s'offrait un avenir des plus honorables, et qui, quelques jours auparavant, éprouvaient tant de joie et de bonheur à la vue de la terre que nous venions de découvrir. Avec quelle avidité j'interrogeais l'horizon! Incertain sur notre position, je redoutais à chaque instant d'entendre ce cri terrible de *banquise sous le vent!* car je ne pouvais me dissimuler, quels que fussent nos efforts, que nous finirions par être acculés sur ces terribles récifs de glace sans aucune chance de sauvetage.

D'après l'estime de M. Dumoulin, dix lieues seulement nous séparaient du fond du golfe. En tenant compte de notre dérive, il suffisait de douze heures pour nous faire parcourir cet espace; mais obligés à chaque instant de laisser porter pour doubler les glaces flottantes qui se trouvaient sur notre passage, nos chances de salut tendaient encore à diminuer. C'est surtout dans de pareils périls que l'on peut juger l'équipage qui est occupé à les braver. Jamais, je dois le dire, les marins de l'*Astrolabe* ne montrè-

rent un plus noble courage ; officiers et matelots, tous, dans cette circonstance, montrèrent un zèle intrépide, une stoïque abnégation, digne des plus grands éloges. Deux officiers étaient constamment de service sur le pont du navire ; les matelots se relevaient d'heure en heure, mais le froid était tellement vif et le service si pénible, que l'équipage était épuisé. 1840. Janvier.

Enfin, le lendemain, à dix heures du matin, le vent perdit subitement de sa force, les rafales devinrent plus rares et moins violentes, l'horizon s'éclaircit, et l'espoir commença à renaître à bord de l'*Astrolabe*. La vigie crut apercevoir du haut de la mâture la *Zélée* à une grande distance sous le vent, mais un coup de canon que nous tirâmes pour lui indiquer notre position resta sans écho. Bientôt le vent recommença à souffler avec force, en nous amenant des grains de neige qui masquèrent de nouveau l'horizon : c'était le dernier coup de fouet de la tempête, la brise mollit ensuite tout d'un coup et devint maniable ; l'horizon s'éclaircit, nous revîmes la terre, et nous pûmes constater sur les glaces l'effet du coup de vent. Toutes les îles que nous avions déjà aperçues dans la journée du 23, au milieu du bassin où nous venions de courir de si grands dangers, avaient presque totalement disparu ; la banquise elle-même semblait avoir reculé sous l'effort du vent. Les relèvements qui furent pris plus tard sur une des plus grosses glaces vinrent nous démontrer qu'en effet la partie septentrionale de la banquise avait marché dans l'ouest de 25

1840. Janvier. près de trois milles. Il serait même possible que la glace qui nous servit de point de répère, eût été aussi rejetée dans l'ouest, et alors la banquise tout entière aurait pu participer à ce mouvement sans qu'il nous ait été possible de le reconnaître.

Aussitôt le calme revenu, chacun de nous, inquiet du sort de la *Zélée*, s'était empressé d'interroger l'horizon, mais inutilement. Sa position m'inspirait en effet des craintes bien sérieuses : malgré la fureur des rafales, malgré l'épaisseur de la neige, elle avait su se maintenir dans nos eaux à trois ou quatre encâblures; mais lorsque je lui avais fait faire le signal de liberté de manœuvre, on m'avait averti qu'elle carguait son grand hunier. Or, dans cette position, une avarie seule pouvait contraindre le capitaine Jacquinot à diminuer de voiles; j'avais donc tout lieu de redouter que cette corvette, ne pouvant plus conserver sa toile, n'eût été rapidement entraînée dans la banquise où elle aurait péri infailliblement; heureux encore si, dans cette circonstance, nous avions pu, au risque de nous briser à notre tour, sauver nos malheureux camarades échappés à un naufrage aussi affreux. Dans la soirée, les craintes qui nous tourmentaient sur le sort de notre conserve furent peu à peu dissipées; dès cinq heures, la vigie crut l'entrevoir à six ou sept milles sous le vent à nous. A six heures du soir seulement, dans une longue bordée que nous poussâmes vers la terre, nous reconnûmes tout à coup et très-visiblement notre fidèle compagne, cinglant sous toutes voiles pour nous rallier. Elle était

tombée à près de sept ou huit milles sous le vent; elle nous avait aperçus, et elle s'était couverte de toile pour nous rallier. Aussitôt je laissai arriver tout plat sur elle, et deux heures après les deux corvettes naviguaient paisiblement l'une à côté de l'autre, comme s'il n'était rien arrivé. 1840. Janvier.

En ce moment, mon cœur fut soulagé d'un grand poids, car, malgré toute la satisfaction que la découverte de la terre Adélie pouvait me faire éprouver, elle eût été à jamais empoisonnée par la perte de la *Zélée*, si une funeste catastrophe eût terminé sa carrière, ou même s'il m'avait fallu l'abandonner dans ces tristes parages.

Dans la soirée, la mer s'embellit encore; il vint une petite brise de S. O., et je conçus l'espoir de pouvoir prolonger la terre dans l'est, après avoir été si brusquement arrêté dans l'ouest. Toute la journée du 26 fut en conséquence employée à rallier la terre 26
dont nous n'étions plus, le soir, qu'à trois ou quatre lieues; il nous fallut en même temps réparer les pertes éprouvées dans le dernier coup de vent. Je n'avais pu communiquer avec la *Zélée*, mais il était facile de s'apercevoir qu'elle avait subi de fortes avaries dans sa voilure pendant le mauvais temps, car elle employa toute la journée à enverguer des voiles neuves.

Dans la soirée nous parvînmes à rallier une longue ligne d'îles de glace éparses, et ne laissant entre elles que des canaux très-étroits. Nous présumâmes que ces blocs de glace étaient les mêmes que ceux au

1840. Janvier. milieu desquels il nous avait déjà fallu chercher notre route, lorsque, dans la journée du 20, nous avions voulu nous rapprocher de la terre. Nous comptions autour de nous plus de cent cinquante îles de glace, parmi lesquelles plusieurs personnes crurent reconnaître quelques-unes de celles que nous avions déjà vues dans la journée du 20. J'ai déjà dit que toutes ces îles avaient à peu près le même aspect, et bien que je ne crusse point qu'il fût possible de les reconnaître à leur forme particulière, je suis cependant persuadé que tous ces blocs de glace étaient les mêmes que ceux au milieu desquels nous avions chenalé dans la journée du 20. Quoi qu'il en soit, les vents qui mollirent dans la nuit en passant au sud et ensuite au S. E., nous forcèrent bientôt à changer de direction. Je n'hésitai pas un instant à engager nos corvettes au milieu de cette chaîne de glaces flottantes, afin de sortir le plus promptement possible du golfe où nous venions de courir de si grands dangers.

27 Pendant la nuit, nous nous trouvâmes de nouveau entourés par ces immenses murailles de glace qui terminent les îles flottantes, et dont l'aspect, vu de près, nous avait déjà paru si imposant. Il nous arriva de nouveau plusieurs fois de nous trouver tellement resserrés entre ces parois menaçantes, qu'il était à redouter de voir à chaque instant nos corvettes entraînées dans le remou que formaient les eaux de la mer en se brisant à leur pied. La nuit avait un aspect sinistre. Peu à peu le ciel se chargea de nouveau, et

nous dûmes nous féliciter d'avoir traversé cette chaîne d'îles flottantes, lorsque le jour nous amena de forts vents d'est et beaucoup de neige. Je donnai la route au nord; à tout prix il fallait nous éloigner de la terre; la neige tombait en abondance et notre navigation présentait encore les plus grands dangers. Nous redoublions de soin et de vigilance pour apercevoir les glaces, qui à chaque instant pouvaient venir barrer notre route; mais la brume était tellement épaisse que, suivant toute probabilité, nous n'eussions pas eu le temps de les éviter. A midi, la vigie signala la banquise; nous n'avions pas eu le temps encore de manœuvrer pour serrer le vent que déjà nous étions engagés au milieu d'elle. Heureusement c'était une fausse alerte; les glaçons qui avaient paru former un champ de glace solide, n'étaient que des débris faciles à écarter. Il est cependant probable qu'ils provenaient d'une banquise peu éloignée dont une partie avait pu être désoudée par la violence du vent. Quoi qu'il en soit, nous pûmes nous dégager facilement, et comme alors le vent soufflait avec beaucoup de force, nous mîmes à la cape courante, le cap du navire étant au nord. Pendant toute la journée, la neige ne cessa de tomber. Nous aperçûmes quelques îles flottantes; puis dans la soirée, nous nous trouvâmes entièrement dégagés.

1840. Janvier.

Dans la journée du 28, les vents repassèrent à l'ouest. Le ciel se dégagea sensiblement, et à midi, nous pûmes observer la latitude; je remis aussitôt le cap au sud, espérant pouvoir continuer la reconnais- 28

1840. Janvier. sance de la terre Adélie. Mais dans la soirée, les vents soufflèrent de nouveau de l'est. La neige recommença à tomber à foison. La mer était battue et tourmentée *.

29 Le lendemain, les vents paraissant tout à fait fixés à l'est, je crus devoir renoncer à toute tentative de pénétrer dans cette direction, et dès lors, je songeai à diriger ma route de manière à la rendre la plus avantageuse possible pour la recherche du pôle magnétique. Après avoir consulté M. Dumoulin, la route fut donnée au S. O., afin de pouvoir couper tous les méridiens magnétiques dont les courbes semblent devoir se rapprocher le plus de celles des méridiens terrestres. A midi, nous étions par 64° 48′ de latitude sud ; deux ou trois îles de glace seulement étaient en vue. La mer était encore très-grosse, mais le temps était beau, quoique brumeux, et nos corvettes, couvertes de toile, ayant le vent en poupe, défilaient rapidement. A quatre heures, l'homme de vigie signala devant nous, et à petite distance, une glace d'une immense

* Cette persistance des vents d'est dans les hautes latitudes est un fait très-remarquable. Comme on le sait, entre les parallèles du 30e au 60e degré, les vents régnants soufflent presque constamment de l'ouest. Il ne serait pas impossible qu'au delà de cette limite les vents d'est devinssent plus fréquents que les vents d'ouest. Nous ne connaissons point encore les observations météorologiques faites dans les mêmes parages, par les capitaines Wilkes et James Ross ; mais les routes que ces navigateurs ont suivies dans leurs reconnaissances des régions glaciales sembleraient devoir conduire aux mêmes conclusions. V. D.

étendue. Bientôt en effet, nous aperçûmes, à travers la brume, une longue ligne de glace s'étendant du S. E. au N. O., et paraissant continue. Aussitôt je donnai l'ordre de serrer le vent en prenant les amures à tribord. 1840. Janvier.

Nous avions à peine exécuté notre mouvement, et déjà l'officier de quart avait donné l'ordre de faire amurer la grand'voile momentanément carguée pendant la manœuvre, lorsque la vigie signala un navire courant vers nous vent arrière. En un instant tout le monde fut sur le pont. Chacun en effet était bien aise de s'assurer de l'exactitude d'une nouvelle si inattendue dans les parages où nous nous trouvions. Le navire signalé marchait rapidement, et déjà il était très-près de nous lorsque la vigie l'avait annoncé. La brume seule l'avait masqué jusqu'alors. En même temps que nous distinguâmes ses formes, nous pûmes reconnaître son pavillon de nation qu'il avait hissé aussitôt qu'il nous avait aperçus. C'était un brick américain, et la flamme nationale qui flottait au sommet de son grand mât indiquait que c'était un bâtiment de guerre. Comme je l'ai déjà dit, nous savions, à notre départ d'Hobart-Town, que l'expédition américaine, composée de plusieurs navires placés sous les ordres du capitaine Wilkes et destinée à accomplir un voyage de circumnavigation, était à Sidney au mois de décembre, faisant ses préparatifs pour tenter une nouvelle exploration polaire. Ainsi, nous étions certains que le brick aperçu faisait partie de cette expédition; et lui-même, à la vue de nos

1840. Janvier. corvettes, avait espéré peut-être retrouver une partie de la division américaine. Quoi qu'il en soit, bien que nous eussions hissé nos couleurs, ce bâtiment continua à se diriger sur nous, et j'espérais que son intention était de communiquer. Afin de lui faciliter les moyens de nous approcher, je donnai l'ordre d'attendre quelques instants avant d'amurer la grand' voile.

Bientôt le brick américain ne fut plus qu'à une encâblure derrière nous, et je pensai que son capitaine avait l'intention de passer à babord de l'*Astrolabe* et de se maintenir à une petite distance sous le vent. Or, comme ce navire couvert de toile avait conservé une grande vitesse par rapport à la nôtre et qu'il nous eût rapidement dépassés si, dans ce moment-là, il eût serré le vent, je donnai l'ordre d'amurer la grand' voile, afin que l'*Astrolabe* pût se maintenir plus longtemps à ses côtés. Cette manœuvre fut probablement mal interprétée par les Américains, car aussitôt le brick laissa porter dans le sud et s'éloigna rapidement. Plus tard, les rapports du capitaine Wilkes qui nous sont parvenus, en faisant mention de cette rencontre, m'ont attribué des intentions qui étaient alors bien loin de ma pensée. Certes, si je n'eusse pas à cette époque désiré communiquer avec le navire qui m'était annoncé, je n'eusse point tardé aussi longtemps de faire amurer notre grand'voile afin de nous écarter un peu de la barrière de glace que nous avions rencontrée, et dont les brumes nous avaient empêché de reconnaître la direction. Nous n'a-

vions aucun intérêt à tenir dans le secret le résultat de nos opérations et les découvertes que nous avions failli acheter si chèrement. D'ailleurs, nous ne sommes plus au temps où les navigateurs, poussés par l'intérêt du commerce, se croyaient obligés de cacher soigneusement leur route et leurs découvertes pour éviter la concurrence des nations rivales. J'eusse été heureux au contraire d'indiquer à nos émules le résultat de nos recherches, dans l'espérance que cette communication aurait pu leur être utile et élargir le cercle de nos connaissances géographiques. Si j'en crois ce qui m'a été dit à Hobart-Town, il paraît que les Américains étaient loin de partager ces idées. Sur tous les points où ils ont abordé, ils ont toujours conservé le plus grand secret sur leurs opérations, et ils se sont abstenus de donner la moindre indication des travaux qu'ils ont accomplis. 1840. Janvier.

La neige qui, la veille, n'avait cessé de tomber avec abondance, cessa pendant la nuit. La journée du 30 s'annonçait sous les meilleurs auspices. Les vents étaient toujours à l'est, la mer dure et houleuse; mais l'horizon était devenu beaucoup plus beau; à six heures, la vigie avait signalé la banquise dans le sud, je fis serrer le vent pour nous en rapprocher et la reconnaître de près; à dix heures, nous n'en étions plus qu'à trois ou quatre milles de distance. Son aspect était prodigieux. Nous apercevions une falaise ayant une hauteur uniforme de 100 à 150 pieds, formant une longue ligne s'étendant à l'ouest. Sur quelques points, des coupures peu étendues sem- 30

1840. Janvier. blaient séparer quelques îles de glaces de la grande masse ; en admettant que ces coupures s'étendaient assez profondément pour isoler entièrement les glaces que nous apercevions, celles-ci atteignaient encore des grandeurs que nous n'avions jamais vues parmi les glaces flottantes. Au loin, nous apercevions des caps très-prononcés, des enfoncements ; mais tous ces accidents étaient toujours terminés à la mer par une muraille droite et verticale recouverte à sa base de glaçons plus petits. Ces débris, résultant de l'effort continuel des eaux de la mer contre ces masses glacées, annonçaient combien les lames exercent peu d'action contre cet obstacle, car malgré leur force, elles n'avaient pu arracher, par leur choc incessant, que quelques morceaux peu étendus.

Pl. CLXXIII.

Nous employâmes toute la journée à prolonger cette côte de glace sur un espace de 20 à 25 lieues, sans apercevoir de sommet dominant la plaine de neige. Les falaises de la côte étaient trop élevées pour nous permettre de distinguer les détails de l'intérieur. Vainement nous interrogeâmes avec soin tous ses contours, cherchant à y découvrir un rocher ou un indice de terre quelconque ; partout nous n'aperçûmes que de la glace compacte réfléchissant, de mille manières diverses, les rayons lumineux qui venaient l'éclairer.

Dans la soirée, nous atteignîmes un cap saillant de cette côte extraordinaire. Là, sa direction paraissait se modifier, elle semblait fuir dans le sud-ouest,

et la clarté que nous remarquâmes dans cette direction, après le coucher du soleil, nous indiqua qu'elle s'étendait encore dans l'ouest à une très-grande distance. Ce fut là que nous terminâmes cette reconnaissance. A six heures du soir, avant de faire route à l'ouest, nous profitâmes d'un instant où, abrités par la glace, nos navires purent communiquer. Pendant qu'un canot de l'*Astrolabe* se rendait à bord de la *Zélée*, nous envoyâmes à la mer un plomb de sonde avec une ligne de deux cents brasses, mais nous ne trouvâmes pas de fond. Un thermométrographe avait été joint au plomb, il accusa à cette profondeur un degré de moins encore qu'à la surface de la mer. M. Dumoulin s'attendait plutôt à trouver une augmentation de température qu'un refroidissement, l'eau à la surface étant à zéro. Il attribua ce résultat à la trop grande proximité des glaces. Pour ma part j'admets assez volontiers son opinion, qui consiste à croire que, lorsque l'eau de la surface de la mer est à zéro, on doit bien plutôt s'attendre à une augmentation de température dans des sondes de grande profondeur.

1840. Janvier.

Ainsi, pendant plus de douze heures, nous avions prolongé cette muraille de glace parfaitement verticale sur ses bords et horizontale à sa cime. Pas la moindre irrégularité, pas la plus légère éminence ne rompit cette uniformité dans les vingt lieues d'étendue qui furent tracées dans la journée, bien que nous en ayons passé quelquefois à deux ou trois milles de distance, de manière à en suivre les moindres acci-

1840. Janvier.

dents. Quelques grandes glaces gisaient le long de cette côte glacée; mais en général la mer était presque libre au large.

Quant à la nature de cette muraille énorme, comme à la vue de la terre Adélie, les avis furent encore une fois partagés, les uns voulaient que ce fût une masse de glace compacte et indépendante de toute terre, les autres, et je partage cette opinion, soutenaient que cette formidable ceinture servait au moins d'enveloppe, de croûte, à une base solide, soit de terre, soit de rochers, soit même de hauts-fonds épars autour d'une grande terre. En cela, je me fonde toujours sur le principe qu'aucune glace d'une grande étendue ne peut se former en pleine mer, et qu'il lui faut toujours un point d'appui solide pour lui permettre de s'établir à poste fixe. Ainsi, dans les régions polaires arctiques, on voit en hiver de grandes étendues de côtes entièrement ensevelies sous d'épaisses couches de glace. Ainsi, même dans les régions septentrionales de la France, on voit, après d'abondantes chutes de neige suivies d'une forte gelée, on voit, dis-je, les inégalités du sol s'effacer peu à peu, et souvent disparaître complétement sous les couches de neige qui les recouvrent. Seulement, dans cette hypothèse, j'avoue qu'il est difficile d'expliquer la parfaite uniformité des couches de glace qui formaient notre grande muraille; il me répugne d'admettre que des masses aussi gigantesques soient le produit d'une seule année, et, s'il en était autrement, l'on devrait y distinguer l'apport des années succes-

sives par des couches plus ou moins inclinées à l'horizon. Quoi qu'il en soit, à dix heures du soir je donnai la route au S. O., après avoir imposé à la barrière de glace que nous venions de reconnaître, le nom de *côte Clarie* *. 1840. Janvier.

Je m'attendais à retrouver, le lendemain 31, notre muraille de glace, mais à trois heures du matin, bien que j'eusse piqué au sud pendant la nuit, nous ne vîmes plus à sa place qu'une formidable chaîne d'îles flottantes. Nous distinguâmes en même temps dans le S. O. une de ces vives clartés qui, au moment du crépuscule, apparaissent au-dessus des champs de glace. Bientôt, en effet, dans cette direction, nous aperçûmes une banquise qui se développait dans l'ouest et le N. O., aussi loin que la vue pouvait s'étendre, et qui semblait former un grand golfe autour de nous. Cette banquise ressemblait à toutes celles que nous avions déjà vues. Elle était flanquée par d'immenses îles de glace, soudées entre elles par une couche de glaçons moins épais, mais qui présentaient encore un obstacle insurmontable à nos navires. 31

Nous avions alors atteint le 128e degré de longitude; la variation, de N. E. qu'elle était, était devenue N. O., et même assez forte. Nous avions donc dépassé, dans ces journées tempétueuses, le méridien où la déclinaison est nulle. MM. Dumoulin et Coupvent pensaient avoir recueilli des documents suffisants

* Voir le rapport de M. d'Urville parmi les pièces justificatives contenues dans le 10e volume.

1840. Janvier. pour déterminer la position du pôle magnétique austral. Toutefois, il leur restait un dernier désir, celui d'observer la déclinaison sous tous les caps du navire, et d'accomplir de nouveau des observations magnétiques sur un glaçon flottant. En conséquence, j'employai toute la journée à chercher une glace convenable pour y envoyer ces officiers. A midi, je crus pouvoir atteindre ce but. J'aperçus une île de glace inclinée à l'horizon et sur laquelle le débarquement paraissait possible : la baleinière fut mise à l'eau, mais en l'approchant, nos marins reconnurent l'impossibilité de la gravir. La mer y brisait avec force, et les éclats des lames s'élevaient à plus de cinq mètres de hauteur. De plus, la partie qui s'inclinait à l'horizon était formée d'une couche de glace extrêmement vive et glissante.

1er Février. La journée du lendemain s'annonça sous des auspices plus favorables à nos opérations. Il faisait presque calme, et la houle était bien faible pour ces parages constamment battus par les tempêtes. Plusieurs îles de glace étaient en vue et semblaient présenter à nos observateurs des chances plus heureuses que la veille. L'une d'elles surtout offrait un vaste plateau fort peu élevé au-dessus du niveau de la mer. A huit heures du matin, ma baleinière, portant les instruments de physique, tentait de l'accoster sous le vent, tandis que nos corvettes couraient de petits bords pour ne pas s'éloigner. Un instant, j'espérai avoir atteint le but que je poursuivais depuis deux jours, mais bientôt je vis l'embarcation, après avoir fait le tour de cette

première île de glace, se diriger sur une seconde, plus petite et par conséquent beaucoup moins stable. MM. Dumoulin et Coupvent ne tardèrent point à rentrer à bord, ils me rapportèrent que le pied de la première glace qu'ils avaient visitée était balayé constamment par les lames, qui, après s'être brisées dans les cavernes qu'elles avaient creusées dans la montagne, retombaient avec fracas dans les eaux de la mer en formant de larges cascades que nous n'apercevions point du bord. Quant au second glaçon sur lequel ils s'étaient ensuite dirigés, il était tellement agité par la houle que toute observation y devenait impossible, et même le canot eût infailliblement chaviré, s'il l'eût accosté. 1840. Février.

Dès lors, je dus renoncer à l'espoir de faire, une nouvelle fois, des observations magnétiques qui présentaient autant de difficultés. Je consacrai le reste de la journée à faire tourner notre navire sur lui-même et dans toutes les directions, pendant que l'on observait simultanément la déclinaison, sur l'avant et l'arrière du bâtiment. Cette opération, que j'aurais voulu pouvoir renouveler plus tard, était alors facile, car on pouvait à chaque instant déterminer l'azimuth d'une des îles de glace qui se trouvaient en vue. Elle vint constater des résultats bizarres et des différences de près de douze degrés dans les différentes déclinaisons obtenues sous les caps opposés. Je passai encore le reste de la journée à rechercher sur notre route une glace favorable pour y renouveler une tenta-

1840. Février. tive de débarquement; mais ce fut inutilement.

Je jugeai alors que notre tâche était remplie. L'*Astrolabe* et la *Zélée* pouvaient se retirer de la lice, après avoir fourni pour leur part un contingent honorable à la géographie et à la physique. Sans contredit, il n'eût pas été impossible de pousser plus loin à l'ouest, d'y tracer une plus grande étendue de la banquise, peut-être même d'y retrouver la terre. Car je pense qu'elle environne la majeure partie du cercle polaire et qu'elle finira toujours par se montrer aux yeux du navigateur assez heureux ou assez téméraire pour franchir les masses de glace accumulées qui la ceignent d'ordinaire, à moins toutefois qu'une banquise rebelle et insurmontable ne vienne frustrer ses efforts; mais je pris en considération l'état des équipages, celui de la *Zélée* surtout, bien plus affligeant encore que celui de l'*Astrolabe*. Je pensai qu'il y aurait de la cruauté à abuser de leur courage et de la confiance qu'ils m'avaient témoignée en me suivant jusqu'ici sans murmurer. Je réfléchis que des travaux importants et une longue navigation réclamaient encore leurs forces et leur ardeur pour huit mois au moins; enfin, je puis l'avouer sans détour, j'étais moi-même très-fatigué du rude métier que je venais de faire, et je doute fort que j'eusse pu y résister plus longtemps.

Dans cette courte, mais pénible et périlleuse campagne, tous les officiers et élèves des deux corvettes, sans exception, avaient parfaitement fait leur devoir, et je n'avais que des éloges à donner à leur conduite.

Dans la soirée du 1er février 1840, par 65° 20′ de latitude méridionale et 180° 21′ de longitude orientale, nous dîmes un adieu définitif à ces régions sauvages, et je mis le cap au nord pour rallier Hobart-Town *. 1840. Février.

* J'ai puisé dans le rapport adressé par M. d'Urville au ministre de la marine, à la date du 19 février 1840, une grande partie de ce chapitre. Le journal tenu par le chef de l'expédition pendant cette excursion se réduit, comme à l'ordinaire, à la narration des faits principaux qui se sont passés sous ses yeux, sans qu'il y soit fait mention des services spécialement rendus par chacun de ses officiers. Il est probable que si M. d'Urville eût pu rédiger cette partie de son ouvrage, il y eût fait une mention particulière de ces services en son lieu et place. C'est pourquoi je crois de mon devoir de reproduire ici la portion du rapport de M. d'Urville dans laquelle il exprimait au ministre de la marine la satisfaction qu'il éprouvait de la conduite et du zèle de son état-major. Ce paragraphe est ainsi conçu :

« Je dois signaler ici d'une manière toute particulière les noms des personnes qui, demeurées fidèles à leur mandat, n'ont cessé de me montrer le dévouement le plus absolu, la confiance la plus honorable et l'enthousiasme le plus soutenu pour les travaux glorieux qu'ils étaient appelés à partager. Leur concours loyal, la certitude de mériter du moins leurs suffrages, ont seuls pu m'aider à m'élever au-dessus de bien des mécomptes, à persévérer dans mes projets, enfin à assumer sur moi les terribles chances de ma dernière pointe au pôle. »

Suivait la liste des officiers pour lesquels il demandait des récompenses. Et enfin le rapport, qu'on trouvera en entier dans les pièces justificatives contenues dans le 10e volume, se terminait comme il suit :

« J'ai cru pouvoir, monsieur le ministre, promettre à nos équipages, en raison de nos derniers efforts, de nos derniers succès, et surtout de leur excellente conduite, que la prime qui leur

1840. Février. J'avais pris le parti de faire une seconde relâche dans cette colonie, afin de procurer quelques jours de repos et des rafraîchissements à nos marins avant de les conduire à de nouvelles fatigues. Certes, ils avaient bien mérité cette petite douceur, car il était impossible de déployer plus de courage, plus de résignation, et même d'abnégation et de mépris de la mort, qu'ils ne l'avaient fait dans les moments les plus critiques. Du reste, cette détermination ne pouvait en aucune manière contrarier mes projets futurs; car il fallait, dans tous les cas, qu'une des corvettes se rendît à Hobart-Town, pour y reprendre nos malades, tandis que l'autre serait allée l'attendre dans un des ports de la Nouvelle-Zélande.

Pendant quelques jours encore, les vents de l'Est et du N. E. continuèrent de nous contrarier en soufflant d'une manière très-irrégulière, et en soulevant des mers très-dures qui nous fatiguèrent cruelle-
4 ment. Le 4 février, une brume épaisse vint nous

avait été promise leur serait payée. Je suis persuadé que vous acquitterez ma promesse. Je suis même persuadé que s'il fallait pour cela une mesure législative, vous n'hésiteriez pas à la proposer aux Chambres, qui, sans doute, souscriraient avec empressement. Qui sait même si les Chambres, étonnées de la modicité du chiffre, ne proposeront pas de l'élever à un taux plus digne d'une grande nation? En effet, qu'est-ce, pour un gouvernement comme celui de la France, qu'une chétive somme de douze à quinze mille francs, divisée entre cent trente personnes, pour rémunérer tant de fatigues, de privations et de misères? » (Cette prime a été accordée.) V. D.

envelopper ; quelque rapprochées que se tinssent 1840. Février.
nos corvettes, il nous était impossible de distinguer la *Zélée*. Le bruit de la cloche et de fréquents coups de canon nous aidèrent à éviter une séparation.

Le 6, nous avions atteint le 58e parallèle. Jusque- 6
là, chaque jour nous avions encore vu quelques îles de glaces flottantes, affectant des formes bizarres qui indiquaient suffisamment que depuis longtemps elles étaient à la mer, où elles résistaient avec peine à l'action des lames. Dans la matinée, nous en aperçûmes encore trois ou quatre, mais ensuite elles devinrent de plus en plus rares. En même temps, les vents qui s'étaient presque constamment tenus au
S. E., tombèrent tout d'un coup. Le lendemain, le 7
temps était couvert ; bientôt nous sentîmes une petite houle de N. O., et il tomba une pluie fine mêlée de neige qui fondait en touchant le pont.

A neuf heures du soir, nous fûmes tous appelés sur le pont par un de ces spectacles magnifiques si fréquents dans les hautes latitudes du nord : je veux parler des aurores dont les rayons lumineux viennent tout d'un coup éclairer le ciel pendant les longues nuits d'hiver. Dans la soirée, le ciel s'était éclairci, mais l'horizon, dans toute sa circonférence, était resté enveloppé d'une bande de brume qui ne permettait d'apercevoir les étoiles du firmament que dans les régions voisines du zénith. Bientôt les vents d'est qui pendant toute la journée avaient soufflé avec force et nous avaient amené beaucoup de pluie, tom-

1840. Février. bèrent tout à coup, en même temps le ciel se trouva éclairé par une lumière blafarde assez semblable à celle de la lune, et variable en intensité. Des faisceaux lumineux, larges à leur base, effilés à leurs sommets, semblaient converger vers un même point, placé à 5 ou 6 degrés environ au nord de notre zénith. Tous ces faisceaux, se développant en tiroir les uns au-dessus des autres, paraissaient conserver une grande mobilité; leur base ne s'appuyait point sur l'horizon, et le banc de brume dont j'ai parlé nous empêchait d'ailleurs de les suivre jusqu'au niveau de la mer. A dix heures du soir, ces rayons lumineux formaient une calotte sphérique parfaite; dans ce moment le spectacle était des plus beaux, mais il fut de courte durée, car ensuite les rayons lumineux ne se montrèrent plus que partiellement, embrassant un espace plus ou moins large, mais sans jamais former de nouveau une calotte complète. C'était surtout dans le S. E. et le N. O. que se trouvaient les parties les plus brillantes. Nous n'aperçûmes aucune variation brusque dans les aiguilles de nos boussoles. M. Dumoulin essaya vainement de faire quelques expériences magnétiques. La mer était très-houleuse; le navire, n'étant pas appuyé par le vent, tournait constamment sur lui-même, et le roulis ne permettait aucune observation.

9 Dans les deux jours qui suivirent, chaque nuit une partie du ciel se trouva éclairée par de pareilles aurores, mais jamais le phénomène ne parut aussi éclatant que dans la nuit du 7. Le vent passa en-

suite à l'O. N. O., et dès lors on n'en aperçut plus. 1840. Février.

Le 17, nous arrivions à l'entrée de la baie des Tempêtes, et dans la journée nous laissions de nouveau tomber l'ancre sur la rade d'Hobart-Town. Déjà nous avions interrogé le pilote sur l'état des malades que nous avions laissés à terre ; il avait appris, nous disait-il, que plusieurs d'entre eux étaient morts, mais les détails qu'il pouvait nous donner se bornaient là ; ils étaient fort inquiétants. Aussi avions-nous hâte de revoir quelqu'un des nôtres, afin d'apprendre, d'une manière positive, combien de victimes nous avions encore à pleurer. Bientôt cependant, M. Hombron, qui avait reconnu les navires, se hâta de venir à bord ; il m'apprit que pendant notre absence trois hommes avaient succombé. L'*Astrolabe* avait à regretter le nommé *Bernard,* jeune et intéressant matelot, aux formes douces et polies, d'un zèle et d'un dévouement à toute épreuve. Je m'attendais à cette perte, car au moment de notre départ, cet infortuné, atteint d'une hydropisie survenue à la suite de la dyssenterie, ne laissait que peu d'espoir. Plus malheureuse encore, la *Zélée* avait perdu un de ses bons matelots, le nommé *Beaudoin*, et son maître charpentier, nommé *Couteleng*. « Nous avions laissé ce dernier, dit M. Dubouzet, dans un état presque désespéré. Mais sa mort me fit beaucoup de peine. C'était un excellent serviteur, et un homme extrêmement habile dans sa profession. Je l'estimais beaucoup; j'avais déjà navigué avec lui, et dans des circonstances difficiles, il avait donné des preuves d'un talent con-

1840. Février. sommé. Je l'avais toujours regardé comme capable de nous construire un navire, dans le cas où nous nous serions perdus sur quelques-unes des îles isolées de l'Océanie. Enfin, il réunissait toutes les qualités nécessaires pour faire une campagne pareille à la nôtre. Le nommé Beaudoin était le dernier des trois volontaires de l'*Ariane,* qui s'était embarqué sur la *Zélée* à Valparaiso; tous les trois avaient succombé successivement pendant cette campagne, qu'ils avaient acceptée de leur propre volonté. »

Tous les autres malades étaient convalescents, et prêts, ajouta M. Hombron, à reprendre la mer. M. Démas était entièrement rétabli. Depuis plusieurs jours déjà il pouvait se livrer à l'exercice de la promenade, et au moment même de notre arrivée, il était allé visiter *Port-Arthur*. Toutefois, la *Zélée* rentrait de nouveau dans le port d'Hobart-Town, avec deux hommes dont la vie était sérieusement ménacée, et suivant toute probabilité, ces malheureux ne devaient jamais revenir à la santé.

M. Hombron m'apprit encore que pendant notre absence la rade d'Hobart-Town avait été fréquemment visitée par des navires baleiniers français. On en avait, disait-il, compté onze ou douze mouillés à la fois dans le port, et au milieu des bâtiments qui nous entouraient, nous en comptions encore trois qui portaient nos couleurs *.

* Notes 20, 21 et 22.

CHAPITRE LXI.

Quelques réflexions sur les voyages au pôle Sud, des capitaines Wilkes, James Ross et Dumont-d'Urville *.

Au commencement de l'année 1837, les gazettes américaines annoncèrent qu'une nouvelle expédition dans les océans Pacifique et Atlantique allait être entreprise par les Etats-Unis. C'était la première fois qu'une expédition de découverte, organisée sur un pied aussi splendide, allait partir d'un des ports de cette république. Aussi cette nouvelle fit-elle sensa-

* Les rapports qui nous sont parvenus sur les voyages des capitaines Wilkes et James Ross m'ont engagé à faire suivre le récit de la deuxième expédition du capitaine Dumont-d'Urville dans les glaces, des réflexions qui m'ont été inspirées par la lecture de ces pièces officielles. En cherchant à établir un parallèle autant que possible entre les trois expéditions française, anglaise et américaine, je me suis surtout appliqué à les juger avec impartialité. Dans tous les cas, je dois déclarer que je n'ai rien trouvé dans les journaux de M. Dumont-d'Urville qui dût faire partie de ce chapitre, dont je dois réclamer l'entière responsabilité.

V. D.

tion en Europe; les sociétés savantes de la Grande-Bretagne pressèrent le gouvernement d'envoyer de nouveau des navires dans les mers antarctiques, pour ne point laisser aux Américains la gloire d'être les premiers à soulever le coin du voile qui couvrait encore ces parties ignorées du globe. En effet, les journaux américains, en traçant l'itinéraire de l'expédition qui faisait ses préparatifs de départ, avait, outre les grands archipels de l'Océanie, désigné les régions glaciales comme devant être le but principal de ses recherches; or, les succès imprévus du capitaine Weddell, simple pêcheur de phoques, qui semblait annoncer une mer parfaitement libre par le 74e degré de latitude, devaient puissamment stimuler l'ardeur des marins anglais dans une voie si brillamment ouverte par leurs compatriotes, les capitaines Cook et Biscoë. Dès lors l'expédition des deux navires, l'*Erebus* et la *Terror*, confiés au commandement du capitaine James Ross, fut résolue par le gouvernement anglais. A la même époque, les deux corvettes francaises l'*Astrolabe* et la *Zélée* se préparaient, sous les ordres de M. Dumont-d'Urville, pour un voyage de circumnavigation. Leur itinéraire était déjà entièrement tracé, lorsque, sur l'annonce des futures recherches des Américains et des Anglais, elles reçurent l'ordre d'aller sur les traces du capitaine Weddell, pour essayer de pénétrer jusque dans des latitudes fort élevées. Ce fut ainsi que trois nations, pour ainsi dire rivales, durent tour à tour ou simultanément aller lutter de hardiesse et d'in-

trépidité au milieu des glaces éternelles du pôle.

Aujourd'hui, ces trois expéditions sont rentrées dans le port. Toutes les trois ont rempli leur mandat : James Ross, Dumont-d'Urville et Wilkes ont également droit à la reconnaissance des savants pour les connaissances qu'ils ont acquises à la géographie, à la physique et aux sciences naturelles ; tous méritent l'admiration pour le courage et l'intrépidité qu'ils ont montrés dans leurs explorations dangereuses.

Il serait difficile, cependant, de chercher à établir un parallèle entre ces diverses expéditions. Nous ne connaissons encore celle du capitaine James Ross que par des rapports plus ou moins étendus et dans lesquels il est impossible de juger complétement les résultats acquis pour les sciences. Toutefois, nous chercherons à enregistrer ici ce qu'il revient à chacune d'elles dans les découvertes nouvellement faites autour du pôle antarctique ; mais avant de comparer entre elles ces trois expéditions, qu'il me soit permis d'insister sur la nature de la mission que chacune d'elles avait reçue, car elles diffèrent essentiellement par le but et même par les moyens qui furent mis entre les mains des capitaines pour l'armement des bâtiments.

Les corvettes l'*Astrolabe* et la *Zélée* avaient, comme je l'ai déjà dit, leur itinéraire tout tracé lorsqu'elles reçurent le mandat d'aller essayer de pénétrer dans les mers polaires, en suivant la route de Weddel ; elles devaient parcourir l'Océanie, agrandir le cercle de nos connaissances hydrographiques, faire

de nombreuses observations concernant la physique générale du globe; enfin, elles devaient toucher à presque toutes les îles répandues dans l'océan Pacifique, et y étudier la nature au point de vue des sciences naturelles. La tâche qui leur fut imposée de pénétrer vers le pôle ne devait être qu'un incident de ce voyage, qui embrassait déjà un cadre si étendu d'études sérieuses. Le capitaine Dumont-d'Urville devait seulement se présenter sur la route de Weddel, constater le point où il trouverait les glaces solides et compactes; et si, plus tard, il fit une nouvelle tentative pour pénétrer au sud entre le 120e et le 170e degré de longitude, il s'éloigna volontairement des instructions qu'il avait reçues.

Comme l'expédition française, celle des Américains devait non-seulement essayer de pénétrer dans les glaces, mais aussi exécuter de nombreux travaux dans l'Océanie et le grand archipel d'Asie. Elle était montée sur le plus grand pied. Deux sloops, le *Vincennes* et le *Peacock;* un brick, le *Porpoise;* deux schooners, le *Sea-Gull* et le *Flying-Fish;* enfin une gabarre destinée à porter les provisions, le *Relief,* avaient été confiés au lieutenant Wilkes. Cette division comportant six navires devait essayer, il est vrai, de pénétrer dans les glaces, et d'atteindre la latitude la plus élevée possible, mais elle n'avait pas, comme l'expédition française, des limites fixes où elle dût commencer ses premières tentatives. Ce fut, en effet, par le 100e degré de longitude occidentale, et loin de la route qu'avait suivie Weddel, qu'elle parvint au

parallèle le plus élevé. Du reste, les moyens dont elle pouvait disposer étaient bien supérieurs à ceux du capitaine Dumont-d'Urville.

La mission confiée au commandant anglais différait essentiellement de celles des expéditions française et américaine, en ce qu'elle était toute spéciale. Les navires l'*Erebus* et la *Terror* devaient, comme les divisions française et américaine, rester pendant trois années éloignés des côtes européennes, mais ils étaient exclusivement destinés à parcourir la majeure partie des régions antarctiques, et à ne s'éloigner des mers glaciales que pour réparer leurs avaries et se préparer de nouveau à faire des découvertes. Ils devaient s'occuper exclusivement des questions importantes de physique générale qui se rattachent au magnétisme terrestre. Plusieurs observatoires magnétiques devaient être temporairement établis sur plusieurs points du globe, tandis que le capitaine Ross irait faire des observations correspondantes dans les régions voisines du pôle. Ainsi l'expédition anglaise avait un but scientifique spécial, comme aussi elle était exclusivement destinée à parcourir les zônes glaciales. La division américaine avait le cadre le plus étendu; ses recherches devaient également s'étendre et dans les mers polaires et dans les zones tempérées, tandis que l'*Astrolabe* et la *Zélée* ne devaient faire qu'une seule tentative pour pénétrer dans les glaces sur un point déterminé et dans un espace de temps extrêmement limité.

Comme on le sait, les corvettes françaises mirent à

la voile dans le mois de septembre 1837 ; elles précédèrent d'une année l'arrivée de l'expédition américaine dans les glaces. En 1840, lorsqu'elles se disposaient à rentrer en France, le capitaine anglais Ross allait à son tour tenter de conduire au pôle antarctique les navires l'*Erebus* et la *Terror*.

La première tentative pour pénétrer au pôle, sur la route de Weddell, fut faite par nous, mais elle échoua complétement; nous ne pûmes dépasser le soixante-cinquième parallèle. Partout nous rencontrâmes une banquise infranchissable là où nous espérions trouver la mer libre; cependant cette tentative ne fut point sans résultat sous le point de vue scientifique, elle acquit à la géographie la connaissance, on pourrait même dire la découverte des terres *Louis-Philippe*.

Le 16 février de l'année 1838, l'expédition américaine était mouillée au port *Orange,* sur la terre de Feu; c'était là qu'elle devait prendre son point de départ pour faire sa première tentative dans les glaces. L'expédition se divisa : le *Peacock* et le *Flying-Fish* se dirigèrent dans l'ouest, vers le point où le capitaine Cook avait atteint sa plus haute latitude, et qui offrait les chances les plus probables de succès. Le *Porpoise* et le *Sea-Gull,* sous le commandement du capitaine Wilkes, partirent le 24 février pour explorer la mer Antarctique, entre les îles *Powels* et la terre de *Palmer ;* déjà Dumont-d'Urville avait parcouru ces mêmes parages l'année précédente, et la carte en était publiée dès le mois de janvier 1838. Si les Américains purent dépasser le 69e degré de lati-

tude vers le 100e de longitude occidentale, ils rencontrèrent aussi des banquises infranchissables sur la route que le capitaine Weddell avait parcourue, et ils furent devancés par nous dans la reconnaissance des terres *Louis-Philippe*.

Au commencement de l'année 1840, l'*Astrolabe* et la *Zélée* se trouvaient de nouveau et en même temps que l'expédition américaine, dans les régions polaires. Les parages choisis par les capitaines pour cette exploration étaient à peu près les mêmes ; le lieutenant Wilkes rencontrait les premières glaces par le 160e degré de longitude orientale, à peu près à la même époque, et à 20 degrés seulement plus à l'est que Dumont-d'Urville.

Il est difficile encore aujourd'hui de bien définir la part qui revient au lieutenant Wilkes dans les découvertes opérées pendant ces dernières années dans les régions glaciales. Le rapport lu par cet officier le 20 juin de l'année 1842, à l'Institut national de Washington, sur les résultats obtenus par l'expédition qu'il commandait, n'est point assez précis pour baser un jugement ; toutefois, les documents qu'il renferme nous paraissent suffisants pour pouvoir décider d'une manière incontestable à qui appartient la priorité de la découverte des terres qui se trouvent au sud de la Tasmanie.

Le 19 janvier, l'expédition française avait découvert la terre *Adélie*, et le 21 ses marins en avaient constaté l'existence d'une manière irrécusable en en rapportant de nombreux échantillons; sans se dou-

ter alors qu'un jour cette découverte leur serait disputée par le commandant américain.

D'après le rapport du lieutenant Wilkes, ses recherches se sont étendues entre le 95° et le 160° degré de longitude orientale. Sur toute cette étendue, cet officier semble croire qu'il existe une terre continue à laquelle il a donné le nom de *continent austral*. Bien que cette opinion soit encore très-contestable, il n'y a pas le moindre doute qu'en l'admettant, la priorité de découverte devrait appartenir au capitaine anglais *Balleny*, qui, simple pêcheur, avait le premier signalé en 1839 un petit groupe d'îles auquel il a imposé son nom, et une terre qu'il a nommé *Sabrina*. Il est vrai que, dans les régions glaciales, il arrive, comme on a pu le voir dans le cours de ce récit, que souvent les navigateurs ont dû être trompés par des fausses apparences de terre. Aussi, le capitaine américain, égaré par l'amour-propre national, a-t-il cru pouvoir n'admettre les découvertes du marin anglais que comme des terres *supposées*, afin de réclamer en sa faveur la priorité de découvertes du prétendu continent austral. Nous repoussons cette hypothèse injurieuse pour le capitaine Balleny et tout à fait gratuite de la part du lieutenant Wilkes; mais dans ce cas, la question de la priorité de découverte resterait encore à être débattue entre les capitaines Wilkes et Dumont-d'Urville, et à cet égard nous croyons pouvoir répondre d'une manière victorieuse.

Voici d'abord le passage du rapport du lieutenant Wilkes, qui a trait à la découverte des terres

que les Américains ont appelées continent austral * :

« En parlant de notre croisière dans les glaces, il est nécessaire que j'entre ici dans quelques détails, non-seulement pour soutenir nos droits à la priorité de découverte, mais encore pour répondre à une accusation portée à tort par le capitaine Ross, lorsqu'il a dit qu'il avait passé sur un point de l'Océan où j'avais annoncé qu'il existait une terre.

« Le but que je me proposais était d'atteindre la plus haute latitude possible entre les méridiens du 160ᵉ au 45ᵉ, en allant de l'est à l'ouest. Tels étaient en substance les ordres que j'avais donnés aux différents bâtiments, et le rendez-vous, en cas de séparation, était le long de la barrière de glace, par 105° de longitude est. D'après l'expérience que j'avais eue des glaces dans la première année, j'avais résolu de laisser chaque bâtiment libre de sa manœuvre aussitôt que nous aurions atteint les glaces. Le 2 janvier nous perdîmes de vue le *Flying-Fish*, et le 3 le *Peacock*. Le *Vincennes* et le *Peacock* atteignirent la barrière le 11 janvier, par 64° 11′ de latitude sud, et 154° 53′ de longitude est; ils furent séparés le lendemain par la brume. Le *Peacock* atteignit les glaces le 15, et le *Flying-Fish* le 21 janvier. La coloration de l'eau fut bientôt remarquée, et on aperçut un grand nombre de phoques et de pingoins, mais aucune apparence

* Extrait des *Annales maritimes et coloniales*, nº d'avril 1843; traduit par M. Daussy.

de terre jusqu'aux 15, 16 et 17 janvier, par 160° de longitude est, et 66° 30' de latitude sud *.

« Le *Peacock,* le *Porpoise* et le *Vincennes* sont d'accord là-dessus, quoique plusieurs personnes doutassent de l'existence de la terre, la considérant comme une trop bonne nouvelle pour être vraie.

« Dans la matinée du 19 janvier, la terre fut reconnue positivement à bord du *Vincennes* et du *Peacock*, quoiqu'on en fût éloigné de plusieurs milles **.

« En essayant d'atteindre la terre le 24 janvier, le *Peacock* éprouva un grave accident. Il avait eu la veille une sonde de 320 brasses (585 mètres), fond de vase bleue et de gros gravier. L'avarie était si forte que ce bâtiment fut obligé de retourner sur-le-champ à Sidney, où il arriva le 21 février. Quand on l'examina, on trouva qu'il était miraculeux qu'il eût gagné ce port ***.

« Le *Flying-Fish,* ayant rencontré un temps trop dur pour rester plus longtemps dans ces parages, retourna vers le nord le 5 février. Le *Vincennes* et le *Por-*

* C'est, à cinquante lieues près, par cette longitude et cette latitude que se trouvent placées les îles *Balleny*. La position, du reste, qui leur a été assignée par leur découvreur, aurait pu être erronée, quoique leur existence ne fût pas douteuse.

** On verra plus loin que, même le 19, la terre n'a pas été *reconnue positivement* par tous les officiers.

*** On se demandera peut-être comment, dans une circonstance aussi périlleuse, le *Peacock* se dirigea sur Sidney lorsqu'il avait sur sa route, 200 lieues avant, Hobart-Town, qui pouvait lui présenter toutes les ressources nécessaires.

poise continuèrent de longer la glace jusque par 97°, voyant la terre et s'en approchant de temps en temps depuis dix milles jusqu'à trois quarts de mille, selon que la banquise le permettait.

« Le 29 janvier, nous entrâmes dans ce que j'ai nommé baie Piners, *la seule place où nous eussions pu débarquer sur des rochers nus* *, mais nous fûmes repoussés par un de ces coups de vent soudains qui sont ordinaires dans ces mers. Nous sortîmes de cette baie en sondant par 30 brasses. Le coup de vent dura trente-six heures, et après avoir échappé plusieurs fois de très-près à nous briser contre les glaces, nous nous trouvâmes à soixante milles sous le vent de la baie. Comme il était alors probable que la terre que nous avions découverte était d'une grande étendue, je pensais qu'il était plus important de la suivre vers l'ouest, que de retourner pour débarquer à la baie Piners, ne doutant pas d'ailleurs que nous ne trouvions l'occasion de le faire sur quelque point plus accessible **. Je fus cependant trompé dans cette attente,

* La baie Piners dont il est ici question est située, d'après ce même rapport, par 137°40' de longitude, par conséquent, fort près du point où les Français débarquèrent le 21 janvier ; cette baie serait bornée, au sud par la terre Adélie, et à l'ouest par la banquise qui faillit devenir si funeste à l'*Astrolable* et à la *Zélée*.

** On se demandera peut-être quelles étaient les raisons qui faisaient croire au lieutenant Wilkes que la terre découverte avait une grande étendue. Sans doute c'était son aspect et surtout sa hauteur. Pourquoi le commandant américain ne dit-il rien à cet égard ?

et la banquise nous empêcha constamment d'approcher de la terre.

« Nous rencontrâmes sur la limite de la banquise deux grandes masses de glaces couvertes de vase de rocher et de pierre, dont nous pûmes prendre des échantillons aussi nombreux que si nous les avions détachés des rochers eux-mêmes. La terre couverte de neige fut aperçue distinctement à plusieurs endroits, et entre ses points les apparences étaient telles qu'elles ne laissèrent que *peu et même aucun doute dans mon esprit, qu'il n'y eût là une ligne continue de côtes qui méritât le nom que nous lui avons donné de continent antarctique**.

« Lorsque nous atteignîmes le 97e degré Est, nous trouvâmes que la glace se dirigeait vers le nord. Nous la suivîmes dans cette direction, et nous arrivâmes, à quelques milles près, au point où *Cook* avait été arrêté par la barrière de glace en 1773. Ici le temps devint si mauvais et la saison si avancée, que je pensais que ce serait perdre son temps que d'essayer à s'avancer à l'ouest. En conséquence, le 23 février je me dirigeai sur la Nouvelle-Zélande, puis ensuite je préférai me rendre à Sidney, où je trouvai le *Peacock* en réparation. C'est alors que j'appris que l'on avait eu connaissance à Sidney du récit des découvertes faites par le

* Quelles étaient donc ces apparences ? L'hypothèse d'une ligne continue de côtes ne nous paraît pas plus probable que celle qui admet que les terres vues par les capitaines Dumont-d'Urville, Balleny, Ross et Wilkes, sont des îles séparées et liées entre elles seulement par les banquises.

baleinier anglais Balleny, à l'est et tout près du point où nous avions atteint la banquise, c'est-à-dire par 165° de longitude, et un peu au sud de notre latitude.

« Nous apprîmes aussi que le capitaine Ross était parti d'Angleterre et qu'on attendait son arrivée. Dans le rapport que j'envoyai au gouvernement, j'annonçais que la découverte avait été faite le 19 janvier 1840, jour où je fus convaincu de l'existence de la terre, par 154° 30′ de longitude est. Dans une dépêche suivante, datée de la Nouvelle-Zélande, et après que j'eus reçu les rapports de tous les bâtiments, je trouvai que nous pouvions réclamer la découverte de la terre, jusqu'à 160 degrés est, et quelques jours avant le 19; c'est ce que je fis.

« Pendant notre excursion, et tandis que nous longions la barrière de glace, j'avais préparé une carte sur laquelle j'avais tracé la terre, non-seulement où nous avions déterminé positivement son existence, mais encore dans les points où les apparences indiquaient qu'elle devait se trouver *. Elle formait ainsi *une ligne continue* entre 160° et 97° de longitude Est. J'avais une copie de cette carte sur laquelle on avait placé la terre *supposée* ** *vue* par Balleny, par 165° Est. Cette copie, avec mes notes, expériences, etc., fut en-

* Le capitaine Wilkes n'a vu la terre à nu que dans la baie Piners ; c'est ce qui résulte de son rapport. Alors quelles pouvaient être les apparences qui indiquaient les directions où elle devait se trouver? Comment pouvaient-elles être différentes de celles qui avaient pu déterminer positivement son existence?

** Il ne nous semble pas possible que l'on puisse élever de

voyée au capitaine Ross, par l'entremise de sir Georges Gipps, à Sidney, et j'ai appris depuis que le capitaine Ross l'avait reçue à son arrivée à Hobart-Town, quelque temps avant son départ pour le sud. »

Le capitaine Wilkes rapporte ici la lettre qu'il écrivit au capitaine Ross; elle n'apprend rien de nouveau, si ce n'est la longitude de la baie Piners, placée par 137° 40' Est. Voici la suite de ce rapport :

« Comme je l'ai remarqué ci-dessus, j'avais placé sur ma carte originale la position *supposée* des îles ou de la terre Balleny, par 164° et 165° de longitude Est, et c'est cette carte que j'avais envoyée au capitaine Ross. Je suis très-étonné qu'un navigateur aussi habile que ce capitaine, lorsqu'il trouva qu'il avait passé sur cette position, n'ait pas examiné mes rapports sur nos découvertes, qui ont été publiés dans les journaux de Sidney et d'Hobart-Town. S'il avait considéré les routes suivies par les bâtiments de l'expédition, routes qui étaient placées sur la carte qui lui a été envoyée, il aurait vu sur-le-champ que cette partie n'a jamais été marquée comme faisant partie de nos découvertes, et il n'aurait pas avancé cette assertion étrange, qu'il avait navigué dans une mer libre là où j'avais marqué une terre *.

doute sur la découverte du capitaine Balleny. Il eût été à désirer pour le capitaine Wilkes qu'il eût pu prouver l'existence de la terre qu'il prétend avoir aperçue dans les journées des 15, 16, 17, 18 et 19 janvier, d'une manière aussi irrécusable que celle des îles reconnues par le baleinier anglais.

* Il est à remarquer que les terres dont le capitaine Ross a cons-

« Si on examine la carte de la route du capitaine Ross, on verra qu'il ne s'est pas approché de nos positions assez pour en déterminer les erreurs ou en vérifier les résultats. Je suis loin d'imputer au capitaine Ross aucune mauvaise intention, et je n'avais aucun droit d'attendre que la route de notre expédition et que nos découvertes fussent tracées sur sa carte ; mais il y a quelque chose de bizarre à y voir figurer les découvertes des autres, quoique beaucoup moins importantes ; tandis que celles de l'expédition américaine sont omises, quoiqu'il connût beaucoup mieux nos opérations que celles des autres *.

« Une des circonstances les plus remarquables de cette campagne fut la rencontre des bâtiments français, qui cherchaient aussi à faire des découvertes sur ces côtes de glace, et le refus de leur commandant de communiquer avec nous. Le 30 janvier, le *Porpoise* découvrit deux bâtiments que l'on prit d'abord pour le *Vincennes* et le *Peacock ;* mais bientôt on reconnut

tatć, dans son voyage, la non-existence, sont, suivant toute probabilité, celles que le capitaine Wilkes prétend avoir été vues par ses navires dans les journées des 15, 16 et 17.

* Ce fait de l'indication de la terre Adélie sur la carte polaire, sur laquelle l'amirauté anglaise a fait tracer les découvertes du capitaine Ross, s'explique très-facilement par cette circonstance, que les découvertes des corvettes l'*Astrolabe* et la *Zélée*, reçues au mois de juin 1840, étaient publiées au dépôt de la marine au mois de juillet suivant, tandis que nous ne trouvons encore aujourd'hui celles du capitaine Wilkes que sur une mappemonde à très-petits points, où les routes et les terres de l'expédition américaine ne sont tracées que d'une manière très-vague.

que ce n'était pas eux, lorsqu'on vit le pavillon français. Le *Porpoise* étant au vent, arriva dans l'intention de parler et de faire les salutations d'usage lorsqu'on arbore le pavillon. Il s'approcha donc et était à portée de voix, quand le bâtiment français fit de la voile et refusa d'entrer en communication. Cette circonstance de la rencontre de deux expéditions nationales dans des parages si peu fréquentés et ayant évidemment le même but, n'est pas mentionnée dans le rapport officiel français. Il est inutile de dire pourquoi *.

« De Sidney, le *Vincennes* se rendit à la Nouvelle-

* Il eût été, au contraire, très-utile de dire pourquoi. Si cette rencontre n'a pas été mentionnée dans le rapport de M. Dumont-d'Urville, ce ne peut être que le fait d'un oubli, ou bien parce qu'il n'avait pas jugé que la rencontre d'un des bâtiments américains, qu'il savait bien ne pas être celui que le capitaine Wilkes commandait, fût assez importante pour être mentionnée dans un rapport adressé au ministre. Nous avons dit déjà dans ce volume, en rendant compte de cette circonstance, que, loin de se refuser à communiquer, M. Dumont-d'Urville avait fait tout préparer dans ce but, et même je puis ajouter qu'il avait donné l'ordre à l'officier de quart de tenir la batterie prête à saluer le pavillon américain. La manœuvre qu'il commanda dans l'intention de faciliter les communications fut, comme on le voit, mal interprétée par les Américains, déjà mécontents sans doute de se voir prévenus par deux navires français là où ils croyaient rencontrer leurs compagnons de route le *Vincennes* et le *Peacock*. A cette époque, la découverte de la terre Adélie était déjà acquise aux navires français. Le capitaine Dumont-d'Urville avait donc tout intérêt à en donner avis le plus tôt possible au navire le *Porpoise* pour bien en établir la priorité; c'est avec cette pensée qu'il se hâta de publier les résultats de son expédition dans les

Zélande, où le rendez-vous avait été donné aux autres bâtiments. Le *Peacock* seulement, en raison de ses réparations, devait rejoindre à *Tonga-Tabou.* Le *Porpoise* et le *Flying-Fish* étaient déjà à la baie des îles, ainsi que tous les savants qui avaient été laissés à Sidney. » (Le *Sea-Gull* avait disparu le 29 avril 1839 au large du cap Horn. Depuis ce moment on n'entendit plus parler de lui. Cet événement malheureux fut une grande perte pour l'expédition. La gabarre le *Relief* avait été renvoyée en Amérique après avoir déposé ses provisions aux îles Sandwich et à Sidney.)

Le lieutenant Wilkes, après avoir énuméré tous les travaux exécutés par ses navires, et qui, je suis heureux de l'ajouter, suffiront toujours pour ranger l'expédition parmi celles qui auront rendu les plus grands services aux sciences, termine son rapport ainsi qu'il suit : « Les découvertes de l'expédition sur le continent antarctique s'étendent depuis le 160ᵉ de longitude Est jusqu'au 97ᵉ, et notre pays peut justement s'en glorifier, *car nous avons précédé les Français de quelques jours. Il reste à savoir si nous ne pouvons pas être regardés comme étant les premiers qui aient découvert une terre dans ces parages*; car le rapport du capitaine Ross, du moins celui qui est venu à notre connaissance, *ne fait aucune mention des*

journaux d'Hobart-Town aussitôt qu'il y fut arrivé. Tandis qu'il résultera des débats que nous citerons plus loin, que le lieutenant Wilkes, dans un discours fait à son équipage un jour ou deux avant d'arriver à Sidney, *enjoignit à tous les marins de sa division de garder le secret.*

îles Balleny, quoiqu'il les ait représentées sur sa carte.»

Le capitaine Ross a reconnu la chaîne d'îles découverte en 1839 par Balleny. Du reste, je le répète, il n'était pas possible d'élever de doute sur la découverte de ce baleinier. Son journal a été publié. Sa route a été tracée sur la carte polaire dressée par l'*Hydrophical office*. Seulement il pouvait rester quelque incertitude sur la longitude de ces îles; si des documents pareils avaient pu être reconnus faux, il ne serait plus possible de se fier à rien. Et si le commandant américain avait pu arguer, au moment de la rédaction de son rapport, que le capitaine Balleny aurait pu être induit en erreur par des apparences trompeuses, que deviendraient les découvertes du lieutenant Wilkes, qui n'a constaté que par la vue l'existence des terres?

Quant à la question de priorité de découverte que le capitaine Wilkes réclame en sa faveur, parce que, dit-il, l'expédition américaine aurait précédé les Français de quelques jours, elle a été jugée autrement par la société de géographie, lorsqu'en 1840 elle a accordé son grand prix au capitaine Dumont-d'Urville. Pour faire cesser toute incertitude à cet égard, il nous suffira de citer une note publiée à ce sujet par M. Daussy, ingénieur hydrographe en chef, membre du bureau des longitudes, géographe aussi distingué que savant. La voici * :

* *Annales maritimes et coloniales* 1843, partie non officielle, nº d'avril, page 574.

« Après avoir admiré l'immense étendue des travaux de l'expédition commandée par le lieutenant Wilkes, nous croyons devoir examiner impartialement la question de priorité de la découverte du continent austral. Il a été beaucoup parlé, en effet, d'un procès qui aurait été intenté au capitaine Wilkes. Il était accusé, disait-on, d'avoir *falsifié ses journaux*, afin de porter la date de sa découverte avant celle de Dumont-d'Urville. Il était important de vérifier les faits. Or, j'ai pu me procurer deux numéros du 27 août et du 3 septembre 1842 du journal, intitulé *New-York Weekly Tribune*, dans lequel se trouvent d'une manière fort étendue les détails de ce procès. Nous croyons devoir donner un extrait de ce qui est relatif à l'époque de la découverte. Nous ne connaissons pas, il est vrai, l'issue de ce procès, mais les déclarations des officiers nous semblent suffire pour l'objet que nous nous proposons.

« Le capitaine ou plutôt le lieutenant Wilkes, car un des griefs qu'on lui reproche est d'avoir pris le titre de capitaine qui ne lui appartenait pas, a été cité devant une cour martiale assemblée à bord du bâtiment des États-Unis *North Carolina*, pour répondre à des accusations portées contre lui par le docteur Guillou, chirurgien d'un des bâtiments de l'expédition (le brick le *Porpoise*), et par le lieutenant Pinkney, commandant le *Flying-Fish*.

« Les charges, au nombre de onze, se rapportaient principalement à des abus de pouvoir vis-à-vis de MM. Guillou et Pinkney. Nous ne nous y arrêterons pas.

Le sixième chef d'accusation était : *Conduite scandaleuse tendant à détruire la moralité*. A l'appui de cette accusation, on citait que M. Wilkes, dans son rapport au secrétaire d'État de la marine, en date du 11 mars 1840 *, avait annoncé *une fausseté constante et délibérée*, en disant : *Dans la matinée du* 19 *janvier, nous vîmes la terre au sud et à l'est, ainsi que plusieurs indications qui prouvaient sa proximité, comme des pingoins, des veaux marins, une eau décolorée; mais une barrière impénétrable de glace nous empêcha d'en approcher*. Ledit Wilkes sachant bien que la terre au sud et à l'est n'avait pas été vue, comme il le dit.

« Par rapport à cette charge, le juge avocat (l'accusateur) avance qu'il établira les faits suivants :

« Que la terre n'a pas été vue à bord du *Vincennes* le 19 janvier.

« Que quand l'officier de quart rapporta au lieutenant Wilkes qu'il croyait voir la terre, celui-ci reçut cette annonce avec tant d'indifférence, qu'elle fut bientôt oubliée.

« Que le lieutenant Wilkes ne songea à avoir vu la terre le 19 que, lorsque après son arrivée à Sydney, il eut appris qu'une autre nation avait annoncé l'avoir découverte dans l'après-midi du 19.

« Qu'ayant rencontré, le 26, un autre bâtiment de l'expédition, et ayant conversé avec l'officier com-

* Cette date est importante, parce qu'elle annonce que ce rapport n'a été adressé, par le lieutenant Wilkes, que bien longtemps après qu'il a connu les découvertes des Français.

mandant relativement aux découvertes faites, il ne fit aucune mention de cette découverte du 19.

« Qu'ayant plus tard rencontré le même officier à la Nouvelle-Zélande, celui-ci lui exprima son étonnement de ce que lui, Wilkes, n'avait pas parlé de cette découverte dans la conversation qu'ils avaient eue ensemble le 25 janvier.

« Que le commandant du *Peacock*, relativement au 19 janvier, avait pensé d'abord avoir vu la terre, mais que, après un examen plus attentif, il avait été convaincu qu'il s'était trompé, et que ce n'était qu'une montagne de glace, et en conséquence il avait ordonné à l'officier d'effacer la mention qui avait été faite sur le livre de *loch*, et d'y substituer qu'on avait vu une montagne de glace.

« Que si la terre a été vue par le *Peacock* ce jour-là, ce ne fut que dans l'après-midi.

« Enfin, que la terre a été découverte par deux officiers du *Peacock* le 16 janvier 1840, mais que leur rapport sur cette découverte fut traité avec dédain.

« Sans doute, on ne peut pas regarder comme prouvées toutes les assertions de l'accusateur, mais nous allons rapporter ici les principales dépositions des témoins, qui sont relatives à la découverte de la terre, soit le 19, soit le 16, soit même le 13 janvier, afin de bien constater les faits.

« Le lieutenant Alden, du *Vincennes*, dépose : Dans la matinée du 19 janvier 1840, le lieutenant Cass était de quart de huit heures à midi. Je n'ai rien

entendu dire relativement à la découverte de la terre jusqu'après notre arrivée à Sidney. Aussitôt après notre arrivée, nous entendîmes dire que les Français avaient découvert la terre dans l'après-midi du 19 janvier. Le lieutenant Wilkes était alors à terre. Lorsqu'il revint à bord, je le reçus à l'échelle, et lui fis la remarque que *les Français nous avaient devancés*. Oh non! me répondit-il, est-ce que vous ne vous rappelez pas que vous m'avez annoncé des apparences de terre le 19 au matin? Je lui dis que je ne pouvais pas me le rappeler dans le moment, mais que j'examinerais le livre de *loch*. Cet examen me convainquit d'abord que j'avais été de quart ce matin-là, qui était un dimanche, et ce fait, réuni à quelques autres circonstances, me convainquit que j'avais appelé son attention sur quelque chose qui semblait être la terre (*that looked like land*).

« Voici comment cela se passa : Le temps avait été brumeux toute la matinée. Un peu après huit heures, j'entendis le bruit de la mer qui se brisait contre une montagne de glace peu éloignée du bâtiment; j'en prévins le lieutenant Wilkes, qui monta sur le pont. Le brouillard s'éleva petit à petit, de sorte que nous pûmes voir les glaces; et bientôt après le temps devint assez clair. M. Wilkes regarda tout autour, et donna quelques ordres relativement à la route du bâtiment. Je portais alors mon attention vers le sud, et comme il était sur le point de descendre, je lui dis : Voici quelque chose par là (en lui indiquant le côté) qui a l'air de la terre. Il ne répondit

rien, me parut traiter cette annonce avec négligence, et descendit.

— « Vous dites que vous avez appelé l'attention du lieutenant Wilkes le 19 sur une apparence de terre vers le sud : croyez-vous que c'était la terre?

— « D'après ce que je sais maintenant, ça ne l'était pas.

— « Le croyiez-vous lorsque vous le lui avez dit?

— « Non, je ne le croyais pas, car j'aurais marqué ce fait sur le journal, si j'avais eu quelque confiance.

— « Ces apparences de terre ont-elles été vérifiées plus tard ?

— « Oui, nous avons été très-certains de voir la terre le 28 au matin; je la vis étant de quart, mais avant que nous pussions nous satisfaire entièrement, nous en fûmes repoussés par un coup de vent. Nous étions alors bien loin de notre position du 19, environ 14 degrés ou 400 milles plus à l'ouest.

— « Avez-vous été souvent trompés par ces apparences de terre?

— « Pas plus que tous ceux qui naviguent ne le sont généralement. Jusqu'au 25 janvier, je regardais l'existence de la terre dans ces régions comme très-douteuse. Ce jour-là, le lieutenant Underwood étant monté au haut des mâts, dit, en descendant, que certainement il y avait une terre au sud et à l'ouest. Nous étions alors à 200 milles environ à l'ouest de la position du 19.

— « Essaya-t-on de sonder le 19, ou de se rapprocher de la terre?

— « Au contraire, je reçus l'ordre de tenir le navire au large, et aucune sonde ne fut prise, que je sache. Le soir nous vîmes le *Peacock* se diriger vers le sud-ouest.

— « L'atmosphère était-elle plus claire le 25 et le 28 ?

— « Le 25 était un jour délicieux, admirablement clair. Je découvris la terre lorsqu'on était à prendre un ris dans les huniers ; je l'annonçai au lieutenant Wilkes ; il regarda quelque temps, et dit : Il n'y a pas d'erreur là-dessus, c'est la terre. Avant qu'on eût achevé de prendre le ris, le navire fut chassé par un coup de vent et une tempête de neige. Mes remarques sur le livre de *loch* sont : *A neuf heures quarante-cinq minutes, découvert la terre au S. S. E., ou ce qui présente l'aspect le plus prononcé d'une terre élevée et couverte de neige.*

— « Indiquez-nous la latitude et la longitude du *Vincennes* le 19, le 25 et le 28.

— « Les voici d'après le journal :

A midi,	le 19,	longit.	154° 27′ 45″	latit.	66° 19′ 15″.
—	le 25,	—	147° 42′	—	67° 4′ 37″.
—	le 28,	—	140° 24′ 43″	—	66° 32′ 45″ *.

— « Quelle démarche le lieutenant Wilkes fit-il pour demander le secret de ces découvertes avant que vous arrivassiez à Sidney ?

* Le 28, l'expédition américaine se trouvait, en effet, en vue de la terre Adélie par 140° 24′ 34″ de longitude, et 66° 32′ 45″ de latitude.

— « Un jour ou deux avant notre arrivée, il appela tout le monde sur le pont, fit un discours dans lequel il parla du brillant succès que nous avions eu, et nous enjoignit à tous de garder le secret jusqu'à ce que notre gouvernement fût instruit de cette découverte; attendu que c'était à lui qu'appartenait le droit de la faire connaître, et pour que, si quelque bénéfice pouvait en résulter, ce fût notre pays qui en profitât. Tel fut le fond de son discours*.

— « Dites-nous, s'il vous plaît, si, après qu'on eut eu connaissance que les Français avaient découvert la terre le 19, il n'y eut pas une publication faite à Sidney annonçant que les Américains avaient aussi reconnu la terre le 19 au matin, et si cette publication n'a pas été faite à la connaissance du lieutenant Wilkes ?

— « Cela est vrai. Les deux annonces eurent lieu le même jour, le document américain fut écrit par le consul d'Amérique ; j'étais dans la chambre occupé à la rédaction des cartes, et j'entendis le consul en faire la lecture en présence du lieutenant Wilkes**.

— « Voyez sur le livre de *loch* si, le 19, il n'est pas marqué qu'on vit des phoques, des cailles (*quails*), des pingouins, des pétrels, etc.

* On comprend qu'avec de semblables pensées, bien extraordinaires sans doute, le lieutenant Wilkes ait pu croire que nous n'avons *pas voulu* communiquer avec le *Porpoise*.

** C'est dans le *Sidney-Herald* du 13 mars 1840 que se trouvent ces deux annonces, dont la traduction a été insérée dans les *Annales maritimes*, année 1840, partie non officielle, t. II, p. 839.

« Le témoin lit le journal du dimanche 19 janvier 1840. Il est dit qu'on vit un phoque, un pingouin, et une espèce de pétrel, dans la matinée, et le soir un albatros, un pétrel, et deux baleines (*sperm whales*). Ici, un membre de la cour fait observer qu'on ne voit jamais de baleines quand on est sur les sondes.

« Le lieutenant *Ringgold,* qui commande le *Porpoise,* est ensuite interrogé. C'est lui qui, le 26 janvier, rencontra le *Vincennes.* On lui demande :

— « Avez-vous eu, le 26 janvier, quelque conversation avec le commandant du *Vincennes?*

— « Oui, une ou deux questions; il ventait très-frais alors; la communication eut lieu par le télégraphe. Il me donna la comparaison du chronomètre étalon, et je crois qu'il me dit avoir parlé au *Peacock* quelques jours avant.

— « Vous annonça-t-il alors qu'il avait découvert la terre le 19?

— « Non. Après être arrivés à la Nouvelle-Zélande, j'entendis dire qu'il m'avait demandé si j'avais vu la terre; mais comme j'avais cru entendre si j'avais besoin de quelque chose, j'avais répondu : De *rien.* Le lieutenant Wilkes me dit la même chose lorsque je lui témoignai mon étonnement de ce qu'il ne m'avait pas parlé, le 26, de sa découverte du 19.

— « N'aviez-vous pas vu la terre avant le 26 janvier?

— « Je suis persuadé que j'ai vu la terre le 13 janvier 1840; mais je ne fis pas de rapport là-dessus.

Je vis environ cent phoques, et l'eau très-décolorée. Je tuai deux phoques et sondai aussi bien que je le pus. J'avais, je crois, 287 brasses ; mais je ne pus atteindre le fond. *Nous étions alors plus près de la position de Balleny, que nous ne nous en soyons jamais trouvés.*

« Le lieutenant Ringgold lit ensuite l'extrait suivant, du rapport sur la croisière du *Porpoise*, qu'il remit au lieutenant Wilkes à la Baie des Iles.

« Dans la matinée du 16, on vit des apparences très-prononcées de terre. Voici ce qui est porté sur mon journal:

« A 6 heures 30 minutes P. M. monté au haut du mât; le temps était très-clair, l'horizon net, les nuages minces; j'entendis le bruit de pingouins et peu de temps après, j'en vis un, ainsi qu'un grand phoque.

« Etant au haut du mât, je vis, par-dessus un champ de glace, un objet large, arrondi, de couleur foncée, et qui ressemblait à une montagne éloignée. Les montagnes de glace avaient toutes un éclat brillant qui contrastait avec ce point. Je restai pendant une heure pour voir si le soleil, en baissant, ne ferait pas changer la couleur de cet objet; mais il resta toujours le même, ayant un nuage blanc au-dessus, comme on en voit ordinairement au-dessus des terres hautes. Au coucher du soleil, l'aspect resta le même. Je pris le relèvement exact, me proposant de l'examiner de plus près aussitôt que le vent me le permettrait. Je suis fortement d'opinion

que c'était une île entourée d'un immense champ de glace qui était alors en vue. (Extrait du livre de loch.)

« A 7 heures nous découvrîmes ce que l'on suppose être une île, elle restait au S. $\frac{1}{4}$ S. E., un grand nombre de glaces plates en vue. *Signé* J. North. (Extrait du livre de loch.) M. North était l'officier de quart.

— « Avez-vous fait un rapport sur votre découverte de la terre le 13 janvier?

— « Je rapportai simplement que j'avais vu des indications de terre. Voici ce que je disais :

« Le 12 janvier fut employé à tâcher de rallier le *Vincennes;* n'ayant pu y réussir, je me dirigeai vers l'ouest, à dix heures du soir. Le lendemain, je pénétrai dans une coupure formée par la barrière, dans le dessein de l'examiner de près et d'observer l'inclinaison de l'aiguille.

« En approchant de la glace, on vit un certain nombre de phoques qui étaient dessus; je parvins à en prendre un couple dont les peaux furent plus tard placées à bord du *Peacock*. De hauts sommets de glace et la brume qu'on voit ordinairement sur les terres élevées étaient visibles tout le long de l'horizon du côté sud.

— « Pensez-vous que l'apparence de terre que vous vîtes le 13 confirme la découverte que l'on dit avoir été faite le 19 par le *Vincennes?*

— « Les apparences de terre étaient si prononcées que je m'attendais à chaque instant à la découvrir. Un autre fait, qui vient corroborer notre opinion, est

la nouvelle que nous reçûmes plus tard des découvertes du capitaine anglais Balleny, l'année précédente; *nous trouvâmes que nous étions sur la même route que lui quand il découvrit la terre dans cette partie.*

« Le juge avocat ayant lu une partie de l'exposé fait par le lieutenant Wilkes, à l'Institut de Washington, et le conseil de M. Wilkes ayant élevé des objections à ce sujet, le juge avocat réplique qu'il a présenté cet exposé pour prouver que l'intention de M. Wilkes était de ne point admettre les dires de M. Ringgold sur les apparences que cet officier avait vues le 13 et le 16, parce qu'il voulait s'attribuer à lui-même l'honneur de la découverte, quoiqu'en réalité les apparences vues par M. Ringgold étaient beaucoup plus prononcées que celles qui furent aperçues par les officiers du *Vincennes*.

— « Avez-vous vu des apparences de terre, telles que des pingouins, des phoques, et l'eau était-elle décolorée?

— « Mes notes sur le journal portent que je vis un pingouin et une espèce de pétrel.

— « Quelles notes inscrivîtes-vous sur le journal, et qu'est-ce qui y est resté?

— « D'abord je parlai au lieutenant Hudson, et j'écrivis sur le livre de loch : *Fortes apparences de terre*. Je reçus ordre ensuite d'effacer cela et de mettre qu'il avait été reconnu que c'était *une montagne de glace*. C'est le lieutenant Hudson qui donna

cet ordre. La montagne de glace restait entre le sud et l'ouest.

— « Vous dites qu'il fut porté sur le journal, d'après les ordres du lieutenant Hudson, que c'était une montagne de glace; croyez-vous vous-même que c'était la terre?

— « Oui, et je le crois maintenant encore, car cela fut confirmé par la sonde que nous eûmes quelques jours après.

— « Combien de temps, après le 19, le *Peacock* prit-il cette sonde, et quelle était la profondeur?

— « C'était le 23, et par 380 brasses; on n'essaya pas de sonder le 19.

— « Quelle était l'espèce de fond que l'on obtint?

— « Je ne me le rappelle pas maintenant; mais il y avait une pierre, et on salua le navire à cette occasion (*on wich we cheered ship*). On regardait cela comme la preuve que nous touchions à terre.

— « Quelle était la position du *Peacock* le 23, par rapport au *Vincennes*, et aussi sa position absolue?

— « La différence entre les deux bâtiments était environ de 2 degrés en longitude et 8 milles en latitude. A ces latitudes, le degré de longitude n'a guère que 25 milles. Par l'estime et d'après le journal, la position du *Peacock* était le 19, long. 153° 40′ E., lat. 66° 22′, et le 23, long. 151° 43′ et lat. 66° 30′, ce qui donne 8 milles de différence vers le sud.

— « A-t-on sondé plusieurs fois le 23?

— « Non, à ma connaissance.

« Le lieutenant Reynolds (à bord du *Peacock*) dit

avoir vu la terre le 16 à onze heures, du haut mât. Il resta près d'une heure à la regarder avant d'en parler. Je la vis, dit-il, avec une lorgnette (*spy-glass*), et fus convaincu que c'était la terre. Je la fis remarquer à l'officier de quart, mais il ne crut pas que c'était la terre, et il n'en fut pas fait mention sur le journal. Le témoin est encore convaincu qu'il a vu la terre.

« Telles sont les différentes dépositions faites devant le conseil de guerre, relativement à la découverte du continent austral, par l'expédition américaine. En résumant tous les faits, on voit que le lieutenant Ringgold, du *Porpoise*, croit avoir vu la terre le 13 janvier; cependant il en était si peu certain, qu'il dit lui-même : *Les apparences étaient si fortes, que je m'attendais à chaque instant à voir la terre.*

« Le 16, on croit encore la voir à bord du *Peacock*; le lieutenant Reynolds croit aussi la voir; cependant l'officier de quart ne croit pas que ce soit elle.

« Le lieutenant Wilkes ne croit pas lui-même que la terre ait été constatée le 16, car ce n'est que le 19 qu'il dit qu'on a eu la certitude que l'on voyait la terre; cependant il est bien prouvé que l'on n'eut ce jour-là qu'une apparence très-fugitive. Il est vrai qu'on prête à M. Wilkes le désir de s'attribuer exclusivement l'honneur de la découverte de la terre, ce qui l'aurait porté, dit-on, à regarder comme douteuses les observations que les autres avaient faites avant lui. Mais n'est-il pas évident, d'après toutes ces dispositions, que *jusqu'au* 28 *janvier on*

n'avait aucune certitude de la découverte de la terre; que si quelques officiers croyaient l'avoir vue, d'autres étaient persuadés que c'était une illusion; enfin que, comme je l'ai avancé, *si le 22 janvier une circonstance imprévue avait forcé l'expédition américaine à s'éloigner de ces parages, il ne serait résulté de cette expédition aucune certitude de l'existence d'un continent austral,* tandis que le 21, les équipages de l'*Astrolabe* et de la *Zélée* avaient mis pied à terre, en avaient déterminé la position et rapporté des échantillons ?

« Il me paraît, au reste, bien surprenant que les Américains n'aient pas songé à publier les observations mêmes qui sont consignées sur les journaux de bord, et à donner la position des points d'où l'on dit avoir vu la terre; car on pourrait au moins vérifier plus tard si la terre existe dans la direction où on dit l'avoir vue.

« Les cartes qui constatent les découvertes de Dumont-d'Urville ont été publiées au mois de juin 1840. Celles qui donnent les découvertes faites par le capitaine Ross en janvier 1841 étaient publiées en juillet de la même année, et nous n'avons encore, pour nous faire une idée des résultats de l'expédition américaine, que le tracé assez grossier qui se trouve sur la mappemonde, jointe à l'exposé lu par M. Wilkes à l'Institut national de Washington.

« Les routes des bâtiments sont indiquées sur la mappemonde, mais aucune date n'y est marquée, en sorte qu'on ne peut dire où étaient le *Vincennes*, le

Peacock et le *Porpoise* le 13, le 16 et le 19 janvier. Une carte à plus grands points a été, il est vrai, envoyée par M. Wilkes au capitaine Ross; mais c'est justement d'après cette carte que ce dernier annonce avoir navigué librement sur un point où la terre était indiquée par M. Wilkes; ce n'était, répond M. Wilkes, qu'une ligne tracée pour joindre les îles Balleny à nos découvertes; mais la meilleure réponse aurait été évidemment la publication de la carte elle-même, avec l'indication exacte des parties vues par chaque bâtiment. »

Nous aurons peu de chose à ajouter à ce qui vient d'être dit par M. Daussy sur la question qui nous occupe. Le capitaine Wilkes, sous le nom de *continent austral*, semble avoir voulu désigner que toute la calotte antarctique australe est occupée par une terre immense, dont il réclamerait la priorité de découverte. Or, s'il arrivait un jour que l'on pût vérifier d'une manière irrécusable cette hypothèse, la gloire de la découverte appartiendrait nécessairement aux premiers navigateurs qui découvrirent les terres de *Graham* et celles d'*Enderby*. Si le continent austral des Américains devait avoir des limites plus restreintes, il envelopperait encore les terres *Sabrina* et la terre *Adélie*. Dans ce cas, la gloire de la première découverte appartiendrait au capitaine Balleny, qui le premier signala, dans l'année 1839, la terre Sabrina; mais il resterait toujours à la France d'avoir été la première à prouver son existence d'une manière irrécusable par les échantillons que nous en

avons rapporté. Comme on l'a vu, ce n'estque lorsque l'expédition américaine est arrivée le 25 janvier en vue de la terre Adélie, que son existence a pu être constatée *par la vue*, de manière à convaincre tout le monde. En admettant que les assertions du lieutenant Wilkes puissent être admises un jour de manière à ne plus laisser de doute sur leur sincérité, il resterait à savoir si les apparences de terre qu'il a aperçues dans les journées des 15, 16, 17 et 19 n'étaient pas produites par des glaces, qui près des terres, peuvent atteindre des hauteurs considérables. Nous regrettons sincèrement que le capitaine américain n'ait pas joint dans son rapport officiel la description détaillée des apparences de terre qu'il a aperçues dans ces journées. C'eût été la manière la plus puissante de combattre les assertions de ses antagonistes, qui, comme on l'a vu, paraissent assez d'accord pour faire sérieusement douter de sa sincérité.

Quoi qu'il en soit, les capitaines Wilkes et Dumont-d'Urville ignoraient complétement les découvertes du capitaine Balleny, lorsqu'ils tentèrent de pénétrer dans les régions glaciales. Si nous fûmes plus heureux que les Américains, en les prévenant de quelques jours sur le seul point peut-être de ces côtes où la terre, moins entourée de glace, était aussi plus abordable, nous devons avouer que, dans cette circonstance, nous fûmes mieux servis par le hasard, et que l'expédition américaine a mérité, par la persévérance et le courage de ses marins, de partager également la gloire d'avoir ajouté à nos connais-

sances géographiques celle d'une terre qui semblait devoir à jamais rester ensevelie sous une glace éternelle. Le rapport du lieutenant Wilkes n'est point assez étendu pour pouvoir nous livrer ici à une plus longue dissertation au sujet de ses travaux dans les régions glaciales; cependant, il est facile déjà de voir que cette expédition aura un résultat considérable, par la quantité de matériaux quelle aura rapportés. Les reconnaissances exécutées sur la côte occidentale d'Amérique, aux archipels des îles Pomotou, Taïti, Hapaï, Samoa, Viti, Tonga-Tabou; enfin, les travaux exécutés à la Nouvelle-Zélande et dans le grand archipel d'Asie, assurent au lieutenant Wilkes une part telle qu'il ne peut rien avoir à ambitionner.

Si les expéditions française et américaine avaient le même but et pour ainsi dire des missions semblables, je ne saurais trop le répéter, les navires confiés au commandement du capitaine James Ross devaient parcourir un itinéraire tout différent: spécialement destinés à naviguer dans les régions glaciales, leur armement avait été fait en conséquence. Le capitaine anglais était libre de tout son temps, il pouvait disposer à son gré de ses trois années de campagne pour aller chaque fois examiner le mouvement des glaces, de manière à pouvoir profiter d'une saison favorable si elle se présentait. Je dois ajouter que, sous ce point de vue, l'itinéraire du capitaine Ross avait été bien mieux choisi que ceux tracés aux expéditions française et américaine. Il faut des navires à part, des armements tout particuliers pour s'aven-

turer dans ces régions glacées, là où la mer présente des dangers qu'on ne rencontre nulle part ailleurs. L'*Astrolabe* et la *Zélée* n'avaient, il est vrai, rien à désirer sous ce rapport. Elles ont passé par des épreuves qui ont prouvé que tout avait été prévu pour cette navigation extraordinaire; d'un autre côté, il était difficile d'attendre des équipages plus de zèle et de dévouement; mais certainement si Dumont-d'Urville, dans sa deuxième campagne, avait pu disposer de son temps comme il l'aurait voulu; s'il n'avait vu ses compagnons de route affaiblis par les maladies que nous avions puisées sous le ciel des tropiques, il serait parvenu à des résultats bien autrement importants; peut-être même eût-il enlevé au capitaine Ross la gloire de la découverte de la terre Victoria, qu'il avait préparée. L'expédition anglaise, destinée spécialement pour un voyage polaire, devait donc nécessairement avoir une tout autre portée que celles envoyées par la France et les Etats-Unis.

Les rapports qui nous ont fait connaître les résultats de l'expédition l'*Erebus* et la *Terror*, ne sont point encore assez détaillés pour que nous puissions apprécier toute l'étendue des travaux accomplis. Cependant nous trouvons, dans le journal des *Débats* du 16 septembre 1843, un compte rendu de cette expédition, extrait du *Litterary-Gazette* de Londres, et qui, évidemment dû à la plume du capitaine Ross, ou de l'un de ses officiers, nous paraît résumer tous les travaux exécutés par l'expédition anglaise. Nous le citons textuellement.

« L'*Erebus*, capitaine James Ross, et la *Terror*, capitaine Crozier, partirent d'Angleterre le 29 septembre 1839, et touchèrent d'abord à Madère, à Port-Praya des îles du cap Vert, à Saint-Paul et à la Trinité, relâches dans chacune desquelles il fut fait de nombreuses et d'importantes observations scientifiques. Le 13 janvier 1840, le capitaine Ross jetait l'ancre à Sainte-Hélène, ayant pris cette route pour déterminer le minimum de l'intensité magnétique sur le globe, et la nature de la courbe suivant laquelle se développent les points où cette intensité est la plus faible. Il réussit à souhait dans ce dessein, car il ne faut pas oublier que le vaste espace de l'Océan qui se déploie entre les divers lieux que nous avons nommés, est celui de toute notre planète où l'intensité magnétique est le moins sensible. La position de cette ligne, qui se développe vraisemblablement vers le nord à travers le continent de l'Afrique, étant ainsi déterminée sur un assez grand nombre de points, il deviendra sans doute facile de la reconstruire dans tout son développement, et d'en tirer tous les faits que sa connaissance peut révéler à la science. Pendant cette partie du voyage, la position de l'équateur magnétique fut également déterminée, ainsi que des points de repère pour l'observation des changements qu'il pourrait subir. Après avoir établi un observatoire magnétique à Sainte-Hélène, l'expédition remit à la voile, le 8 février 1840, et le 17 mars suivant elle arriva au cap de Bonne-Espérance où elle établit un second observatoire consacré aux mêmes travaux. A

cette époque aussi, il fut fait une série d'expériences quotidiennes sur la température et la gravité spécifique de la mer à des profondeurs de 180, 300, 480 et 600 brasses, et à la fin il fut lancé des plombs de sonde jusqu'au fond de l'Océan (*at the bottom of the Ocean*).

« Le 3 avril, l'expédition repartit du Cap et continua avec autant de zèle que de soin ses observations magnétiques, ayant toujours soin de les relier aux travaux des divers observatoires établis dans d'autres parties du monde. Le 12, on touchait à la Terre de Kerguélen, et le 29 (jour fixé d'avance pour des observations simultanées sur divers points du globe), on nota, à des intervalles de deux minutes et demie, et pendant vingt-quatre heures consécutives, les mouvements des instruments magnétométriques. Par un heureux hasard, il survint pendant ce temps une de ces tempêtes magnétiques qui avaient déjà été remarquées en Europe. L'influence que celle-ci exerça sur les instruments à Kerguélen fut identique à celle qu'on observa simultanément à Toronto du Canada; circonstance qui prouve l'immense étendue des influences magnétiques et la rapidité merveilleuse avec laquelle elles traversent le diamètre de la terre. La lumière et l'électricité peuvent seules offrir l'exemple d'une rapidité aussi merveilleuse. La géologie et la géographie eurent aussi leur part des travaux de cette relâche. De grands arbres fossiles furent extraits de la lave, indice de l'origine volcanique de ces îles. Des masses considérables de charbon furent également reconnues; elles promettent pour l'avenir un

secours utile à la navigation à vapeur dans cette partie du monde; elles peuvent devenir d'une importance immense pour le commerce de l'Inde.

« Après la terre de Kerguélen, l'expédition visita Hobart-Town sur la terre de Van-Diémen et les îles Auckland, et s'enrichit d'une série complète d'observations magnétiques au jour important du 30 novembre 1840. Alors, nos compatriotes avaient connaissance des tentatives déjà faites au pôle sud par le lieutenant Wilkes, de la marine américaine, et par la division de M. Dumont-d'Urville. *Cette circonstance détermina le capitaine Ross à user de son pouvoir discrétionnaire pour changer la route qui lui avait d'abord été tracée*. Il fit route directe vers le sud et par le 170ᵉ degré de longitude orientale, direction sur laquelle il devait rencontrer l'ovale isodynamique du magnétisme terrestre, et le déterminer, ainsi que le point situé à égale distance des deux foyers de la plus grande intensité magnétique, en passant entre les routes suivies par le navigateur russe Bellinghausen et le célèbre capitaine Cook. Il se proposait ensuite de se diriger sur le pôle par le S. O. plutôt que de vouloir l'aborder directement par le nord, comme ses prédécesseurs l'avaient fait sans résultat.

« Le 12 décembre, il quitta donc les îles Auckland, toucha à l'île Campbell, et, après avoir traversé une mer remplie de glaces flottantes, il rencontra l'extrémité de la banquise au sud du 63ᵉ degré de latitude, et franchit le cercle antarctique le 1ᵉʳ janvier 1841. *Cette banquise ne lui sembla pas aussi*

formidable que l'ont représentée les Français et les Américains; toutefois, un coup de vent et d'autres circonstances défavorables empêchèrent d'abord les bâtiments anglais de s'y risquer. Forcés de prendre le large, ils ne la retrouvèrent que le 5, à une centaine de milles de distance, dans l'est, par les 66e degré 45 minutes de latitude sud et 174e degré 16 minutes de longitude orientale. Alors, le vent et la mer portant directement sur elle, on y entra sans avoir à regretter aucune avarie faite aux navires, et même après y avoir parcouru quelques milles, on put continuer à marcher vers le sud sans grandes difficultés. Mais bientôt d'épais brouillards, accompagnés de faibles brises, rendirent la route aussi périlleuse que pénible, et de longues pluies de neige vinrent gêner tous les travaux. Ce qui encourageait cependant le capitaine Ross à poursuivre sa route, c'était qu'à chaque éclaircie on apercevait dans le S. E. un ciel pur qui réfléchissait évidemment une mer libre; et, en effet, dans la matinée du 9, *après avoir fait plus de* 200 *milles dans la banquise,* il entra dans une mer parfaitement libre, et mit le cap au S. O. sur le pôle magnétique.

« Le 11 janvier, par les 70e degré 47 minutes de latitude sud et 172e degré 36 minutes de longitude orientale, on signala la terre à la distance d'environ 100 milles en avant, précisément dans la direction qu'on suivait, entre le pôle magnétique et la route des navigateurs. C'était la terre la plus avancée au sud qu'on eût encore découverte. Elle semblait composée

de montagnes à pic, hautes de 9000 à 12,000 pieds, entièrement couvertes de neige, et sur les flancs desquelles d'immenses glaciers s'avançaient comme des promontoires de plusieurs milles dans l'Océan. Çà et là on apercevait quelques têtes de rochers nus ; mais la côte était si hérissée de glaces qu'on ne put débarquer. On mit donc le cap au S. E., où se montraient quelques petites îles, et le 12 janvier, le capitaine Ross débarqua sur l'une d'elles, accompagné du capitaine Crozier et de quelques officiers. Cette île, dont il prit possession au nom de la reine Victoria, est d'origine volcanique. Elle est située par les 71e degré 56 minutes de latitude S. et 171e degré 7 minutes de longitude E. Après avoir reconnu que la côte orientale de la grande terre qu'on avait découverte inclinait vers le sud, tandis que celle du nord semblait se prolonger dans la direction du nord-ouest, le capitaine Ross résolut d'avancer par l'est de cette terre aussi loin qu'il pourrait vers le sud, de pénétrer, s'il était possible, au delà du pôle magnétique, que ses calculs fixaient à peu près vers le 76e degré, pour revenir ensuite par l'ouest et accomplir ainsi la circumnavigation de la grande terre qu'il avait sous les yeux. Les bâtiments la côtoyèrent donc par l'est, et le 23 janvier ils avaient atteint le 74e degré de latitude sud, le point le plus élevé qu'on eût jamais atteint ! Arrivés là, de violents coups de vent du sud, d'épais brouillards, d'éternels ouragans de neige les arrêtèrent pendant quelque temps ; on continua cependant à longer la côte au sud, et le 27 on débarqua sur une autre île

située par les 76ᵉ degré 8 minutes de latitude sud et 168ᵉ degré 12 minutes de longitude est; elle était, comme la première, d'origine volcanique. Le 28, on signala une montagne haute de 12,400 pieds au dessus du niveau de la mer, vomissant d'immenses gerbes de flammes et de fumée. Ce volcan reçut le nom de mont *Erebus :* sa position est par les 77ᵉ degré 32 minutes de latitude sud et 167ᵉ degré de longitude est. Un cratère éteint, situé à l'est, fut nommé mont *Terror*. La fumée sortait du volcan par jets soudains et s'élevait à une hauteur de 2000 pieds; le diamètre de la gerbe au cratère était d'environ 300 pieds, elle affectait la forme d'un cône renversé, et, parvenue à sa plus grande élévation, elle avait peut-être 500 ou 600 pieds de diamètre. Par intervalles, la fumée se dissipait complétement et laissait le cratère entièrement dénudé, mais brillant d'une flamme intense, dont l'éclat s'apercevait même à midi. Des neiges éternelles montent jusque sur l'arête du cratère, et l'on ne put découvrir sur leur surface aucune trace de lave.

« Continuant à prolonger la terre vers le sud, les navigateurs se virent bientôt enlever tout espoir de pénétrer plus loin par une barrière de glace solide, s'élevant à pic à plus de 150 pieds au dessus du sommet des mâts de leurs bâtiments. Au delà de cette barrière, on apercevait les cimes d'une haute chaîne de montagnes dont la direction semblait être au S. S. E. Ils explorèrent cette barrière à l'est jusqu'au 2 février, où ils atteignirent le 78ᵉ degré 4 mi-

nutes de latitude sud, le point le plus élevé où ils soient parvenus, et le 9, après l'avoir suivie jusqu'au 191e degré 23 minutes de longitude est, c'est-à-dire sur une distance de plus de 300 milles, ils se virent arrêtés par une dangereuse banquise, à travers laquelle ils eurent la plus grande peine à se frayer un chemin, et d'où peut-être ils ne seraient jamais sortis sans les fortes brises qui vinrent à leur secours. A la distance de moins d'un demi-mille de la grande barrière, la sonde porta par 318 brasses sur un fond de vase bleue. La température était alors à 12 degrés centigrades au dessous de zéro; on ne pouvait plus avancer, il fallut donc remonter vers le nord-ouest, et le 15 février, on se retrouva par le 76e degré de latitude sud, la latitude présumée du pôle magnétique. Les grandes glaces, produit de l'hiver précédent, avaient été enlevées par les courants, mais leur place avait été prise par des glaces nouvelles plus abondantes, au milieu desquelles le capitaine Ross chercha à se frayer une route vers le pôle. Il arriva ainsi jusqu'aux 76e degré 12 minutes de latitude sud et 164e degré de longitude est, où l'aiguille aimantée indiqua 88 degrés 40′ d'inclinaison et 109 degrés 24′ de variation est, ce qui le plaçait à 157 milles seulement (65 lieues communes) du pôle. Là la terre l'arrêta, et malheureusement l'aspect de la côte et de la mer était si menaçant, qu'il fallut renoncer à l'espérance de mouiller les navires pour tenter d'aller atteindre par terre le point, but désiré de tant d'efforts.

« C'était cependant une grande satisfaction de sa-

voir qu'on s'en était approché de quelques centaines de milles plus près qu'on ne l'avait encore fait ; que, grâce à la multitude d'observations faites sur tant de points différents, on en pouvait déterminer la position avec presque autant de certitude que si l'on y fût réellement parvenu *.

« La saison était alors avancée ; il fallait songer au retour ; mais cependant on voulut encore faire une tentative pour débarquer sur la grande terre qu'on venait de côtoyer si longtemps ; ce fut sans succès. Toute cette terre s'étend au sud presque depuis le 70e degré jusqu'au 79e degré de latitude sud, et elle a reçu le nom de la *Reine Victoria*. Remontant au nord, le capitaine Ross alla reconnaître la chaîne d'îles découvertes en 1839 par Balleny, et explorées, avec beaucoup plus de soin que par lui, par les expéditions française et américaine, qui depuis ont tenté la fortune dans les mêmes parages **. Le 4 mars, l'expédition sortit du cercle antarctique ; elle se trouvait alors tout près de l'extrémité orientale de ces terres auxquelles le lieutenant Wilkes a donné le nom de

* Une notice, insérée dans le Bulletin de la Société philomatique de Paris, par M. Duperrey, prouve, suivant nous, d'une manière irrécusable, que le capitaine Ross était complétement dans l'erreur sur la position du pôle magnétique.

** L'auteur de ce rapport, dans l'intention évidente de rapporter à son compatriote l'honneur de la découverte des terres australes, a commis une erreur volontaire et grossière. Nous n'avons pas vu et nous ne pouvions pas voir les îles Balleny, qui sont à 20 degrés (200 lieues au moins) à l'est de la terre Adélie.

Continent antarctique; le 5, on avait atteint leur latitude, et l'on gouverna droit dessus. *Le 6, les navires se trouvaient exactement au centre de la chaîne de montagnes indiquée par le navigateur américain*; mais, loin d'y trouver des montagnes, on n'y trouva pas de fond par 600 brasses. Après avoir couru dans toutes les directions et dans un cercle d'environ 80 milles de diamètre autour de ce centre imaginaire, par des temps très-purs, qui permettaient de tout apercevoir à de grandes distances, les Anglais durent reconnaître qu'au moins *cette position d'un prétendu continent antarctique avec les quelques deux cents milles de côtes indiquées à la suite n'ont pas d'existence réelle*. Le lieutenant Wilkes aura sans doute été induit en erreur par des nuages, par des énormes bancs de brouillards qui, dans ces régions, trompent aisément les yeux inexpérimentés. S'il en est ainsi, c'est une erreur regrettable, d'autant plus qu'elle tend à jeter du discrédit sur d'autres découvertes du même officier qui auraient une existence plus solide. Continuant à porter à l'ouest, l'expédition approcha du point où le professeur Gauss avait cru pouvoir fixer le pôle magnétique. De nombreuses observations démontrèrent l'erreur de cette hypothèse, et le 4 avril, les navires reprirent la route de la terre de Van-Diémen. Ni maladie, ni accident d'aucune espèce ne vinrent attrister les premiers travaux de l'expédition, pendant tout le temps de sa tentative au pôle ; il n'y eut pas un seul malade à bord de l'un ou de l'autre des navires.

« Après s'être complétement réparé et avoir réglé tous les instruments sur ceux de l'Observatoire d'Hobart-Town, l'expédition repartit pour sa seconde campagne. On toucha d'abord à Sidney et à la Baie des Iles, sur la Nouvelle-Zélande, pour y faire une série d'observations magnétiques et y compléter des expériences météorologiques. Les travaux faits aux antipodes de l'Europe sont du plus grand intérêt pour la science ; ils ont décidé l'importante question de la correspondance exacte des perturbations magnétiques les plus légères. Le 23 novembre, l'expédition quitta la Baie des Iles, et, touchant à celle de Chatam, laissa porter à l'est pour rechercher la position supposée du foyer de plus grande intensité magnétique ; et, favorisée par un beau temps, elle fit une série d'observations qui prouvèrent qu'on s'était trompé jusqu'alors dans la fixation de cette position.

« Le 18 décembre, étant par les 62e degré 40 minutes de latitude sud et 146e degré de longitude est, les navires rencontrèrent la banquise à 300 milles plus au nord que l'année précédente ; ils étaient partis de trop bonne heure. Cependant ils entrèrent dans les glaces et *s'y avancèrent de* 300 *milles au sud* jusqu'au moment où elles devinrent si épaisses, qu'il fut impossible de faire un pas de plus. *Malgré le zèle et le courage des officiers et des équipages, ce fut encore seulement le* 1er *janvier* 1842 *que les bâtiments purent entrer dans le cercle antarctique*. L'éclat extraordinaire du ciel était le pronostic certain des glaces infranchissables qu'on devait rencontrer si l'on con-

tinuait à marcher au sud, tandis qu'au contraire des apparences plus favorables semblaient inviter le capitaine Ross à faire route dans l'ouest. Le 19 janvier, il n'était plus qu'à quelques milles de la mer libre, lorsqu'un violent coup de vent lui fit courir les plus grands périls. D'abord ce fut le gouvernail de l'*Erebus* qui fut mis en pièces; celui de la *Terror* fut à son tour complétement enlevé, et, pendant vingt-six heures, de violents abordages contre d'immenses masses de glaces mirent à l'épreuve le courage des navigateurs. Le 21, la tempête s'apaisa, et bien qu'entourés de glaces de tous les côtés, les équipages se mirent bravement à réparer leurs avaries, pour continuer leur tentative aventureuse. La situation était menaçante au plus haut degré, et elle devait sembler d'autant plus cruelle, que les jours commençaient à raccourcir, car la saison tirait à sa fin. On avait cependant alors fait 450 milles dans les glaces, et pénétré plus avant que Cook et Bellinghausen n'avaient pu le faire dans une saison plus favorable. Enfin, le 2 février, les navires abandonnèrent les glaces par les 67e degré 28 minutes de latitude sud et 159e degré de longitude est, après une navigation, on devrait dire presque un emprisonnement de quarante-six jours, au milieu de montagnes flottantes. C'était dix jours plus tôt qu'on ne l'avait fait l'année précédente; aussi le capitaine Ross voulut-il tenter de mettre à profit les dernières chances qui pouvaient lui rester encore. Il poursuivit donc sa course en côtoyant les glaces au sud; mais il trouva bientôt que la banquise remon-

tait dans l'ouest, et de violents coups de vent vinrent encore ajouter à ses périls. Il lutta cependant contre tous les obstacles, et le 22, à minuit, il eut la satisfaction de rencontrer la grande barrière à quelques milles plus à l'est que l'année précédente. Cette masse immense va sans cesse en diminuant, depuis son commencement au pied du mont Erebus, où elle a au moins 200 pieds de hauteur au-dessus du niveau de la mer. Au point où on la rencontrait en 1842, elle n'avait plus que 107 pieds. De nouveaux sondages rapportèrent un fond de vase bleue par 290 brasses, fait qui, joint à toutes les autres apparences de terre qu'on apercevait à cinquante ou soixante milles au delà de la barrière, autorise à croire presque avec certitude à l'existence dans le sud d'un vaste continent couvert de glaces éternelles.

« La barrière, ou, pour mieux dire, la banquise fixe, fut, avec l'aide d'une forte brise, reconnue pendant cent trente milles encore plus à l'est qu'elle ne l'avait été l'année précédente, mais ce fut tout ce qu'on put faire. Le capitaine Ross fut donc obligé de revenir sur ses pas; et dans les lieux où il en avait été auparavant empêché par le mauvais temps et les brouillards, il parvint à tracer deux nouvelles lignes de déterminations magnétiques peu éloignées du pôle, et qui serviront à fixer sa position d'une manière encore plus certaine. Ensuite il repassa le cercle antarctique, et il fit au milieu des longues et profondes nuits de ces régions une nouvelle tentative non moins hardie que les précédentes, et qui

confirma son opinion sur la non-existence d'un foyer supposé de la force magnétique. Le 12 mars, poussés par une forte brise, les deux navires abordèrent un immense glaçon flottant sur lequel l'*Erebus* brisa son beaupré et son petit mât de hune. Après cet accident, on fit route directe sur le cap Horn, et, durant cette traversée, James Angeley, quartier-maître, tomba à la mer et se noya. C'est le seul homme qu'on eût à regretter dans cette pénible et périlleuse campagne de cent trente-six jours, durant laquelle, comme pendant la première, les équipages ne comptèrent pas un seul malade. Arrivés à Rio-de-Janeiro, les navires y furent réparés, et, quelques semaines après, ils étaient en aussi bon état de service que le jour où ils appareillèrent des ports de l'Angleterre.

« Le matin du 17 décembre 1842, l'expédition repartait des îles Falkland pour sa troisième campagne, et le 24, dans la latitude des îles Clarence, elle avait connaissance des premières glaces flottantes; le lendemain, elle était arrêtée par une banquise solide. Le 26 se passa à chercher un passage en côtoyant cette banquise à l'ouest. Le capitaine Ross, persuadé que la grande étendue de mer libre découverte au 74e degré de latitude par le capitaine Weddell, devait être libre aux vents d'ouest qui règnent ordinairement dans ces parages et chassent devant eux des glaces détachées de quelque grande terre, probablement de la côte Est de la terre de Graham, il résolut, s'il lui était possible, d'aller d'abord reconnaître cette terre, puis de pénétrer entre ses côtes et la banquise,

espérant ainsi arriver à la grande mer libre signalée par Weddell. Il lui semblait plus avantageux d'aller ensuite au sud que de suivre la route de Weddell, sur laquelle il n'y avait plus de découverte à faire. Le 28, en effet, on signala la terre au sud-sud-ouest; mais la côte était bordée d'un banc de glaces de dimension si extraordinaire, qu'il fut impossible d'approcher plus près que trois ou quatre milles. Toute cette terre, à l'exception de deux caps qui se projettent au nord, était couverte de neiges et de glaces qui s'élevaient à pic au-dessus de la mer, quelquefois à des hauteurs de 2000 et même de 3000 pieds.

« La mer venait y briser avec une violence incroyable, et elle en détachait à tout instant d'immenses glaçons qui s'en allaient flottants sur les eaux. D'épais brouillards forcèrent l'expédition à prendre le large dans l'est, et bientôt elle y rencontra l'extrémité ouest de la banquise. Dans la soirée du 30, elle se rapprocha de la terre, et s'avança dans un golfe profond qui semblait offrir un moyen d'aborder; mais, là comme ailleurs, la côte était défendue par des glaces infranchissables. Le 4, par le 64[e] degré 30 minutes de latitude sud, les navires se trouvèrent serrés de si près par les glaces, qu'il fallut songer à remonter dans le nord. Le lendemain on en sortit, et l'on réussit enfin à mettre pied à terre sur une île située au bout d'un canal profond, à l'extrémité sud du golfe. Le capitaine Ross prit possession de cette île au nom de la reine; elle est d'origine volcanique, et bien qu'elle n'ait pas plus de deux milles de diamètre,

elle projette, à la hauteur de 3500 mètres au-dessus du niveau de la mer, un cratère parfaitement bien formé. Elle gît par les 64e degré 12 minutes de latitude sud, et 56e degré 49 minutes de longitude ouest. A l'ouest de cette île, une magnifique montagne, terminée au sommet par un vaste plateau, s'élève à 7000 pieds au-dessus du niveau de la mer; toute la côte occidentale de ce grand golfe est bordée de hautes montagnes couvertes de neiges perpétuelles. Les navigateurs lui donnèrent le nom de golfe de l'*Erebus* et de la *Terror;* son ouverture, entre les deux caps qui le terminent, est d'environ quarante milles, sur une profondeur à peu près égale. Excepté au sud, il était bordé partout de glaces épaisses; au fond, on signala deux espaces couverts de glaces, mais sans indices de terre, et qui peut-être communiquent avec le détroit de Bransfield. Sur le soir, les glaces s'étant détachées de la côte, les navires doublèrent le golfe au sud et longèrent la terre au sud-ouest, marchant entre elle et une chaîne de montagnes de glaces fixes, située à deux ou trois milles de distance. Toute cette partie était libre de neiges sur une vingtaine de milles; mais ensuite on rencontra de nouveau d'immenses glaçons descendant d'une montagne couverte de neiges et haute de plus de 2000 pieds. C'était une barrière insurmontable, et qui confirma le capitaine Ross dans l'opinion qu'un vaste continent s'étend au sud de la grande barrière découverte en 1841, et à plus de quatre cent cinquante milles à l'est du mont Erebus.

« Les glaces sous toutes les formes entourèrent

pendant quelque temps les navires, et l'on fit des observations sur celles qui étaient fixes. Le résultat tendit à mettre hors de doute que le détroit dont il a été question communique avec celui de Bransfield, et probablement aussi avec le canal d'Orléans; mais ce dernier était tellement encombré de glaces, qu'il fut impossible de vérifier complétement le fait à son égard. La lutte contre les glaces durèrent ainsi jusqu'au 1er février 1843, jour où il devint nécessaire de chercher à sortir les bâtiments de ce dangereux voisinage pour essayer de pénétrer plus au sud. Le 4, ils avaient regagné le bord de la banquise et naviguaient en mer libre, après avoir passé quarante jours au milieu de ces écueils flottants. Alors commencèrent les vents d'est et d'épais brouillards; la meilleure partie de la saison était passée. Toutefois, par le 65e degré de latitude sud, ils croisèrent la route suivie par Weddell à son retour, et rencontrèrent une banquise solide là où il avait vu la mer libre. *Malgré les plus grands efforts, on ne put pas avancer au delà du* 65e *degré* 15 *minutes de latitude sud; mais alors on se trouvait d'une centaine de milles plus au sud que l'amiral d'Urville* dans sa tentative pour suivre la route si glorieusement ouverte par notre compatriote Weddell. Le 22, les navires passaient la ligne où l'aiguille aimantée reste invariable par les 61e degré de latitude sud et 24e degré de longitude ouest, et avec une inclinaison de 57 degrés 40 minutes; fait du plus haut intérêt pour la science magnétique, car il résulte des observations du capitaine Ross que l'hy-

pothèse de l'existence de deux pôles magnétiques verticaux dans le sud (comme c'est le cas dans le nord) est erronée, et qu'*il n'y a en réalité qu'un pôle magnétique dans l'hémisphère austral* *.

« Nous devons remarquer que toutes les observations de cette année concourent à confirmer la position assignée à ce pôle, d'après les travaux de sa première campagne, par le capitaine Ross. Le 23 février, les bâtiments doublaient les dernières glaces flottantes, et, gouvernant au sud-est, ils repassaient le cercle antarctique le 1er mars, par 7 degrés 30 minutes de longitude ouest. Le capitaine Ross essaya alors de pénétrer au sud, en se tenant à égale distance des routes suivies par Weddell et Bellinghausen. Le 23, étant par les 68e degré 34 minutes de latitude sud et 12e degré 48 minutes de longitude ouest, il fut arrêté par un calme, et voulut profiter de l'occasion pour exécuter des sondages ; mais une ligne de 4000 brasses ne rapporta pas de fond. Cette grande profondeur doit faire supposer qu'il n'existe aucune terre dans le voisinage. Pendant quelques jours, il essaya encore de gagner dans le sud, mais la glace lui opposait une barrière infranchissable, et de plus, une tempête qui dura trois jours sans interruption, vint mettre ses navires en péril. Enfin, le 8 mars, le vent passa à l'est, et ce fut au moment où ils se

* Il y avait longtemps que le capitaine Duperrey avait démontré l'invraisemblance de cette hypothèse, qui n'avait plus à cette époque que fort peu de partisans.

croyaient perdus presque sans retour, que les navigateurs purent reprendre la route du nord. Le 23, ils avaient atteint la latitude assignée à l'île Bouvet, 60ᵉ degré 19 minutes; mais, comme le capitaine Cook, ils la cherchèrent en vain, et le capitaine Ross en conclut que le capitaine Bouvet a dû être trompé par des glaces. Le 25, par le 47ᵉ degré 3 minutes de latitude sud, il apercevait les derniers glaçons flottants, alors qu'il fuyait devant un coup de vent du sud et se dirigeait sur le cap de Bonne-Espérance, où l'expédition mouilla heureusement le 4 avril.

« Dans cette troisième campagne, s'il ne put pas pénétrer aussi loin que Weddell, si la persistance extraordinaire des vents d'est empêcha la débâcle de se faire et de laisser la mer libre, cependant elle permit au capitaine Ross d'atteindre le 71ᵉ degré 30 minutes de latitude sud, et d'étendre ses recherches sous le méridien du 15ᵉ degré de longitude ouest à 12 degrés de latitude plus avant dans le sud que n'avaient pu le faire ses prédécesseurs Cook, Bellinghausen, Biscoë. La découverte et la reconnaissance d'une grande étendue de côtes ignorées, travaux qui démontrent la situation insulaire des parties d'une terre découverte pour la première fois par Bransfield en 1820, fréquentée ensuite pendant des années par nos pêcheurs de veaux marins, et enfin vue en 1839 par l'amiral d'Urville, qui l'appela terre *Louis-Philippe*, ne peuvent être considérées que comme des additions importantes à la géographie de ces parages.

« A la fin d'avril, l'*Erebus* et la *Terror* partirent du cap de Bonne-Espérance, et touchèrent à Sainte-Hélène et à l'Ascension pour y répéter les observations magnétiques qu'ils avaient déjà faites à leur premier passage et y régler leurs instruments. Pour compléter ces travaux, l'expédition se rendit encore à Rio-de-Janeiro, où elle arriva le 18 juin, et d'où enfin elle repartit quelques jours après pour l'Angleterre. Retardé, vers la fin de sa traversée surtout, par des calmes et des brises folles, le capitaine Ross ne put débarquer que le lundi 4 septembre 1843 à Folkstone. Le soir du même jour il était à Londres, où nous n'avons pas besoin de dire qu'il fut reçu de la manière la plus flatteuse par les lords de l'Amirauté. »

Des trois campagnes exécutées par les navires l'*Erebus* et la *Terror*, la première fut la plus brillante et aussi la plus productive; elle acquit à la géographie la connaissance de la terre Victoria, et à l'Angleterre la gloire d'avoir vu son pavillon flotter sur le point le plus rapproché du pole Sud, qu'on n'avait jamais atteint. La deuxième campagne fut la moins heureuse : elle n'ajouta rien à la géographie, les navires coururent les plus grands dangers; cependant ils dépassèrent encore leur première limite dans le sud. Les Anglais constatèrent que les terres découvertes par les capitaines Balleny, Dumont-d'Urville et Wilkes, auxquelles vient se rejoindre celle qu'ils nommèrent *Victoria*, continuaient à s'étendre dans le sud et dans l'est; mais leur côte semble devoir rester à jamais inconnue, à cause de l'immense quantité de glaces qui

la défend. Dans sa troisième campagne, le capitaine Ross compléta pour ainsi dire la reconnaissance des terres Louis-Philippe et Joinville, dont Dumont-d'Urville avait déjà assigné les limites dans le nord. Comme les Français, les Anglais échouèrent complétement dans la tentative qu'ils firent pour s'avancer dans le sud, en suivant la route du capitaine Weddell. Cependant, si le capitaine Ross n'eût pas déjà dépassé dans sa deuxième campagne le 78e parallèle, il aurait dû considérer comme un succès d'avoir atteint, dans sa troisième pointe vers les glaces, le 71e degré de latitude sud.

Les succès de l'expédition anglaise furent donc fort grands. Ce ne fut pas seulement dans sa patrie que le capitaine Ross reçut les témoignages flatteurs dus à l'intrépidité et à la persévérance qu'il avait déployées à remplir sa mission. La Société de géographie de Paris, présidée jadis par l'infortuné Dumont-d'Urville qu'elle avait couronné auparavant, s'empressa de lui offrir sa grande médaille d'or.

Cependant, nous devons dire que c'est avec un sentiment pénible que nous avons remarqué, dans les lettres du capitaine Ross qui nous sont parvenues et dans le compte rendu que nous venons de citer, certaines allusions plus ou moins directes au dernier voyage du capitaine Dumont-d'Urville. Certes, si nous avons été moins heureux que nos successeurs, Dumont-d'Urville n'a montré ni moins d'intrépidité, ni moins de persévérance que le navigateur anglais. Mieux que personne, le capitaine Ross sait tout ce que

les navigateurs doivent au hasard. Lorsque, le 19 janvier 1840, les corvettes françaises trouvèrent la route barrée par la terre Adélie, l'intention de leur commandant était bien de s'avancer encore dans le sud, mais la terre s'étendait devant nous perpendiculairement au méridien sur lequel nous dirigions notre route; il fallait la contourner pour se diriger vers le pôle, et prendre par l'est ou par l'ouest. Quelle était celle de ces deux routes qui offrait les plus grandes chances de succès? Il s'agissait d'opter, et rien ne pouvait nous aider dans ce choix : les vents en décidèrent. Ils soufflaient du côté de l'est; nous nous dirigeâmes vers l'ouest, et la terre nous ramena vers le nord. Plus heureux, le capitaine Ross connaissait nos travaux et ceux des Américains; il put en faire son profit, et bien certainement s'il n'avait pas eu connaissance de la terre Adélie, il n'eût *pas usé de son pouvoir discrétionnaire pour changer son itinéraire* et aller plus à l'est faire la découverte importante de la terre Victoria que nos découvertes avaient facilitée. Si Dumont-d'Urville n'avait dû conduire ses navires que dans les régions glaciales, il n'y a pas le moindre doute que c'eût été par les parages explorés après lui par le navigateur anglais qu'il eût commencé sa nouvelle campagne. Si, lorsque l'*Astrolabe* et la *Zélée* rencontrèrent la terre, elles n'avaient pas eu un équipage déjà décimé par les maladies et fatigué par une navigation pénible; si même elles eussent trouvé des vents d'ouest, n'auraient-elles pas continué à longer la terre dans l'est, comme c'était l'intention de

Dumont-d'Urville; et alors elles eussent été infailliblement conduites devant les montagnes *Erebus* et *Terror*, qui semblent placées à la limite de la terre Victoria, comme pour l'éclairer de leurs flammes volcaniques. Certainement les barrières de glace, les banquises n'auraient pas été plus formidables pour nous que pour les navigateurs anglais. Sans aucun doute, l'*Astrolabe* et la *Zélée* n'auraient pas hésité à s'engager de nouveau au sein de ces champs glacés, où déjà elles n'avaient dû leur salut qu'à l'épaisseur de leur carène et à la solidité de leur mâture.

A ce sujet, qu'il me soit permis de dire ici un mot sur les banquises, sur leur formation et sur les obstacles plus ou moins redoutables qu'elles peuvent présenter à la navigation.

Il a souvent été question, dans le cours de ce récit, des îles ou montagnes de glace flottantes, des banquises et des barrières de glace. Ces dénominations se rapportent toujours à de vastes amas de glace, mais qui diffèrent par un aspect différent et des caractères tout particuliers. En général, on pourrait diviser les différentes formes de la glace solide en deux catégories bien distinctes, désignées sous les noms de *banquises* et *barrières de glace*. Sans contester l'opinion de ceux qui croient qu'il ne peut pas se former de glace en pleine mer, opinion adoptée par M. Dumont-d'Urville dans la discussion qui fait partie du tome II de cet ouvrage, je crois que les *banquises* seules peuvent *exister* en pleine mer, tandis que les *barrières de glace* s'appuient toujours sur un noyau

solide, sauf à s'en écarter à des distances plus ou moins considérables, suivant la profondeur des eaux aux approches de la terre.

Les *barrières de glace* sont formées par des murailles verticales de glace en général ayant plus de 30 mètres de hauteur, semblables à celles que présente la côte Clarie. Ce sont ces barrières qui, en se brisant par des causes diverses, donnent naissance à ces miliers d'îles flottantes que l'on rencontre près des terres, et qui paraissent formées par des couches successives de neige, superposées les unes au-dessus des autres d'une manière uniforme. En effet, diverses circonstances pourront tendre à briser ces masses de glace, souvent de plusieurs milles d'étendue sur plus de cent mètres d'épaisseur. Sans chercher ici à expliquer comment les terres peuvent se débarrasser de la croûte qui les enveloppe, il est facile de se rendre compte que tout autour de ces noyaux solides, il pourra se former, pendant la saison d'hiver, une couche épaisse de glace surplombant la surface de la mer, et prête à s'écrouler lorsque, la température venant à s'échauffer, cette glace perdra une partie de sa consistance. Près des terres un peu grandes, il existera aussi des marées qui, faisant varier le niveau de la mer, ajouteront encore à cette dislocation; car du moment où la partie de glace plongée dans l'eau ne touchera point le fond, à chaque basse mer la partie immergée diminuera et tendra alors à faire écrouler les masses de glace formées pendant l'hiver et liées entre elles par leur cohésion.

Je ne m'étendrai pas sur la manière dont ces blocs de glace, une fois séparés de la masse où ils avaient pris racine, se trouvent entraînés au large soit par les vents, soit par les courants, pour ensuite se fractionner sous les efforts de la mer et l'effet du dégel occasionné par la chaleur.

Il n'est pas possible d'admettre que les barrières de glace qui se forment autour des terres sont constantes, qu'elles ne sont jamais entièrement détruites pendant les saisons d'été, car s'il en était ainsi, ces barrières atteindraient nécessairement des hauteurs de plus en plus grandes, des dimensions illimitées, et dès lors le calcul nous conduirait à des résultats absurdes; cependant, cette hypothèse a été admise et soutenue, mais, suivant nous, sans succès. D'un autre côté, il n'est pas non plus admissible que chaque été amène la destruction complète des glaces formées pendant l'hiver, mais il doit arriver que les zones glaciales sont de distance en distance soumises à l'action de saisons favorables qui les débarrassent partiellement de leur croûte glacée. Ainsi, la terre Victoria, dont l'heureux capitaine Ross a pu faire la découverte, restera-t-elle peut-être à présent longtemps ensevelie sous une barrière de glace formidable.

Les *banquises*, comme l'a admis Dumont-d'Urville, sont formées, suivant notre opinion, par une agglomération de glaçons flottants, poussés dans une même direction soit par le vent, soit par les courants. Sur leur route, ces glaçons rencontrent des montagnes

de glace flottantes qui présentent un obtacle suffisant pour les arrêter. Et alors, comme le dit Dumont-d'Urville, ces glaçons se brisent, s'empilent de manière à présenter ces scènes de confusion, vraies images du chaos, qui nous ont si vivement frappés. En outre, lorsqu'une gelée tardive et subite vient agir sur eux, tous ces glaçons se soudent entre eux et forment une masse compacte et presque toujours impénétrable. Nous n'avons jamais vu de banquises qui n'aient présenté un aspect semblable et qui annonce si bien la manière dont elles sont formées. Si on admet cette explication, il faudra admettre à bien plus forte raison que ces banquises qui, je le répète, dans mon opinion, sont les seules qui puissent exister en pleine mer et très-loin des terres, doivent se briser facilement sous l'influence de la chaleur, et même se disperser sous l'action des vents et des courants. Alors on comprendra comment, dans une saison favorable, le capitaine Weddell a pu facilement pénétrer vers le sud, là où nous avons rencontré partout des banquises infranchissables, car il eût suffi de quelques jours de chaleur pour désouder toutes les banquises que nous avons rencontré sur sa route, et ensuite les vents de sud venant à souffler avec force, la mer aurait pu se trouver entièrement dégagée.

Quoi qù'il en soit de cette explication, nous concluons que les *barrières de glace* présentent toujours un *obstacle insurmontable*, mais que les *banquises* doivent être plus ou moins *formidables, suivant l'épaisseur des glaces qui les forment*. Les banquises

peuvent être compactes et cependant opposer aux vaisseaux qui viennent les heurter un obstacle plus ou moins solide, suivant qu'elles sont serrées les unes contre les autres par une pression plus ou moins forte, ou qu'enfin les différentes parties qui les forment sont plus ou moins solidement soudées entre elles. Ainsi, le 4 février 1839, l'*Astrolabe* et la *Zélée* s'engagèrent dans la *banquise*, évitant seulement les glaçons qui auraient pu les défoncer par leur choc; quant aux autres, les étraves des corvettes les chassaient ou les broyaient sans pitié *. Mais alors les vents du nord qui avaient accumulé les glaçons de manière à former une banquise, étaient faibles, et régnaient depuis peu de temps; la gelée n'avait pas encore soudé tous ces débris de manière à les rendre impénétrables. Puis, dans l'espace d'une seule nuit, les vents soufflèrent avec force et vinrent presser les glaçons les uns contre les autres. La banquise changea totalement de caractère. L'*Astrolabe* et la *Zélée* furent cernés de toutes parts. Pendant quatre longs jours ils furent menacés d'une destruction complète, et enfin ils ne durent leur salut qu'à un *coup de vent du sud* qui leur permit de parcourir à peine *trois milles* dans l'espace de *six heures*, malgré la force immense que leur prêtait le vent, s'appuyant sur toute leur voilure sous le poids de laquelle leurs fortes mâtures inclinées avaient peine à résister. Les banquises que le capitaine Ross a pu braver impunément dans les

* Tome II, page 84, *Voyage au pôle Sud et dans l'Océanie.*

journées du 5 au 9 janvier devaient présenter nécessairement des caractères bien différents, car les corvettes françaises, je le répète, n'avaient pu, malgré un coup de vent violent, parcourir que trois milles en six heures, et encore, si elles sortirent victorieuses de leur lutte avec les glaces, elles y laissèrent de si nombreux débris, que plus tard elles furent obligées d'abattre en carène pour réparer leurs avaries; tandis que les navires anglais ont pu parcourir 200 *milles dans la banquise en moins de quatre jours, et cela sans avoir à regretter aucune avarie faite au bâtiment*. Certes, si le navigateur anglais compare cette banquise à celles qui nous cernèrent, il a raison de dire que *cette barrière de glace ne présentait aucun des caractères formidables auxquels on aurait dû s'attendre d'après les rapports des Américains et des Français*. Mais nous, il nous est permis d'être certains que là où les corvettes l'*Astrolabe* et la *Zélée* ne purent plus pénétrer, nul autre, pas même le célèbre navigateur anglais, n'aurait pu engager ses navires impunément.

C'était la première fois que le capitaine Ross pénétrait dans les glaces australes. Il fut favorisé, dans son entreprise hardie, par un hiver peu rigoureux. Il put facilement, comme on le voit dans ses narrations, pénétrer vers le sud sans rencontrer les obstacles qui arrêtèrent notre marche malgré notre persévérance et nos efforts. Il trouva sur sa route des glaces accumulées, mais il ne rencontra réellement pas de banquises solides dans l'acception que nous don-

nons à ce mot. Pour nous, qui avons vu les glaces, qui avons lutté corps à corps avec elles et qui sommes restés enfermés au milieu d'elles malgré tous nos efforts, il nous sera toujours impossible de croire que le capitaine Ross a pu traverser facilement une semblable banquise, en parcourant plus de deux milles à l'heure, et cela sans souffrir de graves avaries. Il n'y a pas de navire au monde qui pourrait impunément soutenir de pareils assauts. Il est tout à fait impossible qu'au milieu d'une banquise comme celle qui nous a si fortement endommagés, on puisse, quelle que soit la voilure, parcourir facilement deux milles dans une heure, malgré la force des vents les plus violents. Plus tard, dans leur deuxième campagne, les Anglais rencontrèrent des banquises bien autrement redoutables, car plus d'une fois elles les arrêtèrent et paralysèrent leurs efforts. Et cependant, d'après le récit du capitaine Ross, il nous est prouvé que jamais il ne se trouva un instant engagé, comme les corvettes françaises, au milieu des banquises, présentant les caractères particuliers que nous avons décrits, et qui, par la clarté qu'elles réfléchissaient dans le ciel, indiquaient qu'elles s'étendaient au loin, à de grandes distances, tandis que les champs de glace traversés par l'expédition anglaise étaient toujours limités et peu étendus.

Nous avons déjà fait ressortir que, contrairement à l'opinion émise par beaucoup de mes compagnons de route, je croyais qu'il était possible que le capitaine baleinier Weddell ait pu trouver la mer entièrement

libre là où nous avions rencontré des banquises tout à fait impénétrables. Bien que de pareilles circonstances doivent être excessivement rares, cependant je ne conserve aucun doute sur la véracité du baleinier anglais; toutefois, il n'est pas inutile de remarquer que la tentative faite en dernier lieu par le capitaine Ross pour pénétrer vers le sud en suivant les traces de son compatriote, a, comme la nôtre, échoué complétement. Nous avions atteint le 64e 45' de latitude, et nous étions tout près du point où Weddell avait trouvé la mer libre, lorsque la banquise nous ramena vers le nord. Si le capitaine Ross, ainsi que l'indique le compte rendu que nous avons cité, n'a pas dépassé le 65e parallèle 15', en traversant les routes de Weddell, il a pu s'avancer de 30 milles seulement, et non point d'une *centaine de mille plus au sud que l'amiral d'Urville dans son infructueuse tentative pour suivre la route indiquée par Weddell*, comme le dit avec intention l'auteur du rapport. M. d'Urville eut grand tort peut-être, surtout aux yeux des Anglais, de suspecter la véracité de son heureux rival, qui pouvait, ainsi que nous l'avons fait ressortir, avoir été favorisé par une saison tout exceptionnelle; mais il était de bonne foi en émettant ces doutes offensants, et il fut le premier à applaudir au succès des navigateurs anglais, lorsque, quelques mois avant sa mort, le bruit de leurs importantes découvertes parvint en Europe. Nous aimons à croire que l'heureux capitaine Ross, quand il écrira le récit de son beau voyage, montrera pour les tra-

vaux de l'expédition française un peu plus de déférence et qu'il rendra à notre intrépide chef la part de gloire qui lui revient pour ses découvertes dans les zones glaciales, et pour la persistance et le courage qu'il apporta dans ses recherches.

Et maintenant, s'il s'agissait d'enregistrer les faits acquis à la science par chacune de ces expéditions mémorables, rappelons-nous d'abord ce que nous avons dit dans le principe, que le but qu'il s'agissait d'atteindre par chacune d'elles était entièrement différent. L'expédition française parcourait l'Océanie, touchait à toutes ses terres, explorait les archipels encore à peu près inconnus des Viti, des Salomon, de la Louisiade, de la Nouvelle-Guinée; partout elle enrichissait les sciences naturelles d'une foule de plantes et d'animaux nouveaux pour l'Europe; elle y recueillait des observations de tout genre relatives à la physique générale du globe, tandis que l'expédition anglaise, s'occupant spécialement, pour ainsi dire, du magnétisme terrestre, bornait ses recherches à un petit nombre de points où elle prenait terre, et poursuivait constamment le but particulier qu'elle avait en vue. Sans doute, la science tirera bon parti des dernières reconnaissances faites dans ces régions glacées par des officiers également instruits; sans doute, en comparant les routes faites à des époques différentes et souvent sur les mêmes lieux, il en résultera des indications précises sur la formation des glaces polaires et sur leur mouvement, dans les vastes mers qui les entourent; mais nous espérons que,

sous ce point de vue, l'expédition de M. d'Urville dans les mers glaciales, quoique moins brillante en apparence que celle du capitaine Ross, sera tout aussi féconde en résultats profitables à la science.

Quant à l'importante solution des questions qui se rattachent au magnétisme terrestre, les observations de ce genre, recueillies par le capitaine Ross, doivent être plus nombreuses dans les parages qui avoisinent le pôle magnétique, que celles faites par nous dans les mêmes lieux. Ce n'est qu'après avoir coupé l'équateur magnétique, à peu près dans toutes les mers qu'elle traverse, que l'expédition française a fait une tentative directe pour s'approcher du pôle magnétique. Pendant les deux mois employés dans cette entreprise, il nous eût été difficile de réunir autant de données que les navigateurs anglais, qui devaient y passer trois saisons; mais, sous ce rapport encore, les observations recueillies par l'expédition française ne pourraient-elles pas tout aussi bien et peut-être même mieux que celles récoltées par l'expédition anglaise, conduire la science à la connaissance parfaite de la position sur le globe du pôle magnétique austral, problème important dont la solution paraît avoir été le but des efforts du capitaine Ross, comme elle avait été, une année auparavant, l'objet des recherches de M. Dumont-d'Urville? Jusqu'ici nous ne connaissons que bien peu de chose des résultats obtenus par le navigateur anglais dans ses observations magnétiques. Les comptes rendus qui nous sont parvenus, et que l'on attribue à un officier de l'expédition, doi-

vent être consultés avec beaucoup de circonspection, surtout quand il s'agit de données scientifiques. Toutefois, tout fait présumer que c'est pendant sa première et sa plus brillante campagne, que le capitaine Ross a pu recueillir des observations magnétiques les plus profitables à la science. Or, le capitaine Duperrey, membre de l'Institut; a discuté dans un mémoire imprimé, portant la date du 13 novembre 1841, la position des pôles magnétiques de la terre, d'après les observations recueillies à cette époque par les trois expéditions française, anglaise et américaine, et nous citerons textuellement sa conclusion : « Ces faits « semblent établir que la terre Victoria est placée, « à l'égard du pôle magnétique austral, dans les « mêmes conditions que les îles *Melville* et *Byam-* « *Martin* sont à l'égard du pôle magnétique boréal; « qu'en conséquence il pourrait se faire que la formule « cot $L' = \frac{1}{2}$ tang. I, qui aurait trompé les capitaines « *Sabine* et *Parry*, s'ils en avaient fait usage, eût « trompé le capitaine Ross, en lui faisant croire que « le pôle magnétique austral n'était qu'à 160 milles « du lieu de son observation, tandis qu'il en est à « plus de 400 milles, d'après les observations faites « dans toute l'étendue du méridien magnétique d'Ho- « bart-Town, tant par MM. Dumoulin et Coupvent « que par les navigateurs qui les ont précédés... L'on « voit, d'après tous les faits rapportés dans cette no- « tice, qu'*il n'y a point à opter entre les résultats des* « *trois expéditions*... Si M. d'Urville avait suivi, « comme l'ont fait les capitaines Wilkes et Ross, toute

« autre direction que celle d'un méridien magné-
« tique, les inclinaisons observées par MM. Dumou-
« lin et Coupvent, après le départ d'Hobart-Town,
« ne seraient pas susceptibles d'être traitées par la
« méthode des coordonnés que j'ai appliquée à la dé-
« termination des pôles magnétiques, et que je con-
« seille d'employer de la même manière dans plu-
« sieurs méridiens de ce genre, afin de se garantir de
« l'incertitude qui résulte, même encore dans cette
« méthode, des déclinaisons observées dans les sta-
« tions où l'inclinaison est trop voisine de 90°. »

Après ce jugement porté par un homme aussi compétent que le capitaine Duperrey, qui, comme on le sait, a fait des recherches toutes spéciales sur le magnétisme terrestre, nous n'avons plus qu'un mot à ajouter, c'est que, d'après l'itinéraire qui nous a été donné du capitaine Ross, il ne paraît pas probable qu'il ait pu, dans ses trois voyages, parcourir un méridien magnétique dans les circonstances les plus favorables pour la détermination du pôle magnétique; mais jusqu'à ce que nous connaissions les résultats de ses observations et l'emploi qu'il en aura fait pour la solution de cette question importante, nous croyons devoir nous abstenir de toute discussion à ce sujet *.

* Les réflexions qui forment ce chapitre ont été écrites pendant le mois d'août 1844. Des retards successifs et indépendants de notre volonté en ont entravé l'impression jusqu'au mois de juillet 1845. La relation du voyage de l'expédition américaine est parvenue en France depuis quelques jours, et j'ai pu la parcourir rapidement. Je n'ai pas cru, malgré cela, devoir rectifier quelques

passages de ce chapitre qui ont trait à l'absence des cartes et de la narration du voyage des Américains, et qui aujourd'hui sont sans objet; mais je dois ajouter que la lecture de cet ouvrage, écrit par le lieutenant Wilkes lui-même, n'a pu en rien changer l'opinion que j'ai manifestée. La position assignée par le capitaine Balleny à la terre *Sabrina* tombe précisément sur un des points où le lieutenant Wilkes aurait vu des montagnes. Dans l'est, les premières découvertes de l'escadre américaine sont placées très-près des îles Balleny, et sont, du reste, contestées par le capitaine Ross. Enfin, il est certain que le lieutenant Wilkes, de son aveu, n'a vu la terre Adélie, et n'a constaté son existence d'une manière irrécusable, que plusieurs jours après nous; il est donc difficile de comprendre qu'il puisse sérieusement réclamer en sa faveur l'honneur de la première découverte du *continent austral*, sur lequel nous sommes les premiers qui avons débarqué.

(10 juillet 1845.)

NOTES.

NOTES.

Note 1, page 20.

Le 2 septembre 1839, étant au mouillage sur la côte est de Bornéo, dans le détroit de Macassar, M. Dumont-d'Urville crut devoir expédier à terre M. Dumoulin, notre ingénieur-hydrographe; le grand canot fut armé en guerre et muni de vivres pour trois jours; le même ordre fut transmis à la *Zélée*, et les deux embarcations, sous la direction de MM. Gourdin et Montravel, voguèrent bientôt vers la côte. Le but de ce petit armement était la reconnaissance géographique d'une multitude d'îles qui paraissaient embarrasser la vaste embouchure d'un fleuve considérable. Le commandant, pensant que l'histoire naturelle trouverait, dans cette circonstance, l'occasion de glaner quelques richesses importantes, m'autorisa à me joindre aux membres de cette expédition.

Nous n'avions guère que quatre lieues à faire pour atteindre la terre la plus rapprochée de nous; mais une foule de bancs, des hauts fonds vaseux nous barrèrent le chemin et nous forcèrent à des recherches et à des détours qui nous retardèrent infiniment; des courants contribuèrent beaucoup aussi à ralentir notre marche, et nous ne pûmes atteindre la moins éloignée de ces îles qu'à quatre heures de l'après-midi.

Ce qu'on appelle îles Pamarong n'est en grande partie qu'une multitude de bancs de vase couverts de palétuviers d'une hau-

teur considérable. De loin, leur élévation fait croire à l'existence de terres habitables; car, au premier coup d'œil, il est naturel de penser que d'aussi belles forêts appartiennent à des îles d'une rare fertilité. Mais ces forêts sont dans l'eau; quelques points du sol qu'elles habitent sont toujours inondés, d'autres, au contraire, se découvrent à marée basse. Ainsi ces bois sont, par le fait, implantés sur des hauts fonds, véritables terrains d'alluvions modernes, séparés entre eux par des canaux qui ne sont que les ramifications du courant de la grande rivière, au limon de laquelle ces îles submergées doivent leur existence. Cette rivière est celle de Kotty, qui très-probablement débouche dans la mer par un delta.

La marée était aussi basse que possible quand nous abordâmes l'une de ces prétendues terres, depuis le matin l'objet de toutes nos convoitises et le motif de nos impatiences aigries par les obstacles. Plusieurs d'entre nous virent distinctement des naturels qui nous regardaient à travers les arbres; l'on aperçut de la fumée, présage de quelques habitations voisines. Quelques personnes crurent avoir vu des kanguroos; c'eût été au moins une découverte, car on ne connaît pas d'animaux de cette espèce à Bornéo; mais nous reconnûmes bientôt que ces hommes ou ces kanguroos n'étaient que des singes, et que la fumée n'était que les vapeurs élevées de ces marécageuses localités.

On charge les armes, on se jette à l'eau, on se hâte, mais la vase qui nous embourbe retient notre ardeur, chacun aspire à atteindre promptement la rive, pour s'affranchir le plus tôt possible de cette pénible et insupportable situation. A chaque pas nous enfoncions dans la boue jusqu'aux genoux. On arrive enfin..... mais, ô illusion! l'île n'est que vase récemment découverte par la mer; la vase molle y est même plus profonde encore, parce que le remous des courants l'y dépose sans cesse; nous y entrons jusqu'au dessus des cuisses. On conçoit que, dans une pareille position, le plus intrépide des chasseurs n'eût pu facilement se livrer à son ardente activité. Une fatigue insurmontable succède promptement à notre premier élan; plusieurs

personnes sont sur le point de tomber en syncope, tant l'épuisement de nos forces est grand. Les moustiques nous attaquent de tous côtés ; nous sommes contraints d'en défendre nos visages avec nos mains remplies de boue ; nous ne parvenons à les chasser qu'en augmentant le nombre des souillures plus ou moins grotesques dont nos faces sont couvertes.

Cependant, nous ne tardâmes pas beaucoup à nous apercevoir qu'il n'était pas nécessaire de faire une lieue en un quart d'heure pour atteindre ces animaux, but de tant d'efforts impuissants ; ils étaient au-dessus de nos têtes, tapis derrière les plus grosses branches. Le feu commença alors, et malgré la hauteur des arbres et l'agilité des nasiques, nous en rapportâmes quatre à bord : deux mâles magnifiques, hauts d'un mètre et demi, et deux femelles, une pleine et une autre vivante, mais blessée grièvement. Cette dernière fut représentée par notre confrère Lebreton : son aquarelle est l'expression parfaite de la nature. Après avoir été témoin de l'air de raison et de réflexion de ces pauvres bêtes, on sent combien il est intéressant de pouvoir surprendre de pareils êtres dans leur état de nature.

Rien n'égale, en effet, le ridicule des figures qui ont été données du nasica, d'après l'imagination des artistes : c'est bien loin de la vérité !

Ces animaux passent d'un arbre à l'autre en s'élançant de branche en branche ; aussi, courent-ils rarement sur le sol peu résistant de leur aquatique patrie ; pourtant j'en ai vu un sauter à terre et bondir sur la surface de la vase avec beaucoup de légèreté, à mon grand étonnement. A l'inspection de leurs mains de derrière, ma surprise diminua en remarquant qu'elles sont d'une grande largeur et qu'une palmure assez considérable occupe l'espace interdigital.

Le ventre de ces animaux est très-volumineux, il rappelle celui des herbivores ; or, la nourriture du Nasalis se compose principalement des feuilles du Rhizophora gymnorhiza* ; leur

* Les feuilles de cet arbre présentent un aliment délicat aux indigènes de l'Archipel indien ; ils en mangent aussi le fruit cuit dans du vin de Palme.

énorme estomac en était rempli*. Nul doute, cependant, qu'ils ne soient friands, comme tous les singes, de quelque matière animale : on connaît le goût des quadrumanes en général pour les petits oiseaux : je soupçonne que l'espèce qui nous occupe ici recherche les petits poissons ou autres petits habitants des vases soumises aux alternatives du flux et du reflux de la mer. Probablement notre présence en ce lieu a singulièrement troublé cette seconde partie de leur repas, dont l'heure était arrivée.

Je crois que le long nez du nasique lui sert d'organe du toucher.

Il restait à expliquer comment il se fait que ces animaux se trouvent en aussi grand nombre sur une île aussi peu étendue? L'île du Milieu, tel fut le nom que nous donnâmes de loin à cette forêt de palétuviers, est trop circonscrite pour admettre qu'une pareille nuée de singes lui appartienne exclusivement. Aux premiers coups de fusil, il se fit un tel mouvement sur tous les arbres, qu'il semblait que leurs branches se métamorphosaient; ces nasiques étaient là par centaines. Un grand nombre, profitant de notre immobilité forcée, s'éloignèrent rapidement, de branche en branche, vers l'extrémité N. O. de la forêt; d'autres, surpris sur des arbres trop isolés, et n'osant, dans cette circonstance, hasarder des sauts par trop périlleux, se cachèrent derrière les plus grosses et les plus hautes ramifications, ne laissant voir que leurs têtes; d'autres enfin, éperdus, hésitèrent sur le parti qu'ils avaient à prendre et furent tués ou blessés sur les branches où ils s'étaient engagés trop étourdiment. Cette grande *population* est bien certainement une fraction de celle de l'archipel entier des îles Pamarong, et n'appartient point à la petite localité où nous l'avons rencontrée. L'île du Milieu a environ une lieue du S. E. au N. O., et sa largeur est à peine de cent pas. Ces animaux traversent à gué, pendant le jusant, certaines parties des canaux qui séparent les

* Cet estomac est multiloculaire comme celui des ruminants. Voir la zoologie du voyage (mammifères); les comptes rendus de l'Acad. des sciences (séance du lundi 21 juillet 1845).

îles, et se rendent ainsi où la certitude du butin les attire. Rien, en effet, dans l'organisation extérieure de ces singes, ne justifierait l'idée d'en faire des nageurs, à cet égard ils ressemblent parfaitement à tous les singes possibles, ils sont fort peu propres à ce genre d'exercice.

Les crocodiles à *double bande* abondent sur ces côtes; si nous n'en avons pas rencontré sur ces bancs de vase, il faut peut-être l'attribuer à l'heure avancée de cette marée basse, qui fut aussi celle de notre débarquement sur ces îles inhospitalières : en effet, ces animaux sont nocturnes, ils chassent principalement la nuit, et restent souvent étendus au soleil sur la vase, pendant le temps de leur stupeur digestive; ils se replongent sous l'eau vers la fin de la journée. C'est ce que j'ai pu observer dans la rivière de Santos, à 60 lieues au sud de Rio-Janeiro. Un individu vivant, que nous avons longtemps conservé à bord de l'*Astrolabe,* appartenait à l'espèce dite à *double bande :* il s'agitait beaucoup la nuit, il cherchait à rompre ses liens, et ses yeux, toujours clos pendant le jour, brillaient constamment dans l'ombre d'une étonnante phosphorescence; une pareille rencontre sur l'île du Milieu eût été des plus fâcheuses; personne de nous n'y pensa, mais ceux qui nous suivront dans la carrière feront bien de se tenir pour avertis. Afin de chasser commodément et sûrement le nasica, sur les îles Pamarong, il faudrait être muni d'un petit bateau plat pour aborder sans être obligé de se jeter à l'eau, et de patins ou planchettes, pour marcher sur la vase sans y enfoncer; encore fera-t-on bien de se méfier des fondrières.

Etant sur ce terrain vaseux, nous avons remarqué un phénomène assez singulier, qui mérite d'être mentionné ici, quoiqu'il n'ait rien que de très-facile à comprendre. Nos cris, quelque forts qu'ils fussent, ne se faisaient entendre qu'à 10 ou 15 pas de distance. Cette circonstance rendait nos communications très-difficiles, et irritait encore l'impatience de ne pouvoir agir librement. Nos coups de fusil faisaient aussi peu de bruit, et celui qui en résultait paraissait partir du haut des arbres, du

milieu des branches. Il est évident que ce peu de retentissement dépendait de la mollesse du sol sur lequel nous étions alors.

Bornéo est une grande terre destinée à s'étendre encore en refoulant les eaux qui l'environnent; des débris de son sol et de ses productions, elle comble la profondeur de la mer : elle est pressée de prendre possession de ses nouveaux domaines; d'énormes palétuviers consolident ce nouveau sol et l'élèvent même aussi de leurs propres détritus. Là, se sont établis des animaux particuliers à ces singulières forêts; un jour ils disparaîtront avec ces harmonies locales qui leur conviennent; des naturalistes futurs rencontreront leurs squelettes fossiles; mais, aidés des travaux des hommes instruits dont l'Europe s'honore et des écrits des voyageurs, ils se joueront du silence de la mort et du chaos des temps. Il n'en serait pas de même si l'histoire actuelle de Bornéo ne devait avoir d'autres archives que celles que légueront à leurs postérités ses indigènes nos contemporains! Je craindrais fort que les savants de ce pays ne recourussent alors au déluge universel, pour expliquer la présence des squelettes du nasique au milieu des marnes de leur patrie.

Cette réflexion, inspirée par l'étude des âges de la nature, par la foule des écrits oiseux que ce sujet enfanta avant que le génie de Cuvier devinât les siècles passés, me porte à souhaiter ardemment que le gouvernement songe à ordonner une expédition dans l'intérieur et autour de Bornéo : c'est un pays neuf, depuis l'éponge jusqu'à l'homme inclusivement; bien des secrets des premiers âges de la terre s'y révèleront par la simple observation. C'est à la France si généreuse, à la France qui ne mesure pas tout au point de vue de l'intérêt et d'une spéculation égoïste et *barbare*, c'est à elle à prendre l'initiative d'une expédition bien conçue, bien ordonnée. . . . .
. . . .
. . . .
. . . .

Le commandant Dumont-d'Urville est malade; il a des coliques intolérables : il n'obtient un peu de calme que dans les

bains, lorsque l'eau en est très-chaude; s'il en sort un moment pour changer de position, il est forcé d'y rentrer quelques minutes après.

Le génie malfaisant de la goutte s'est fixé cette fois sur des organes bien sensibles! Malheureusement, une attaque est toujours suivie de plusieurs attaques successives sur les mêmes parties : il faut donc nous attendre à bien d'autres accès.

Le peu de soin que le commandant prend de sa santé est sans doute la cause qui le prédispose aux douleurs goutteuses abdominales; et c'est cette même négligence de toute sa vie qui l'a rendu goutteux. Il abuse, depuis longtemps, des épices; à terre comme à la mer, le choix de ses aliments est assez bizarre; il préfère souvent des viandes fumées ou salées à de la viande fraîche. Cette alimentation excitante est devenue un besoin qui annonce des organes digestifs en mauvais état.

M. d'Urville est essentiellement nerveux; les privations, les souffrances corporelles et morales exaltèrent ce tempérament.

L'observation qu'il nous fournit n'est point favorable à l'opinion qui attribue, sans partage, la goutte à une surabondance de matériaux nutritifs dans le sang et dans tous les tissus de l'économie; en effet, toute autre constitution que la sienne ne pourrait résister à sa manière de vivre, car il choisit rarement les aliments les plus nutritifs.

Il existe, au reste, deux éléments de goutte qui portent leur influence sur toute la vie organique, et dont l'action n'est pas bornée exclusivement aux articulations; ces deux causes constituent une organisation goutteuse. Ce sont : 1° l'excès de l'action nerveuse; 2° l'excès de l'inertie nerveuse. L'ambitieux de renommée et de gloire est la victime du premier; le riche paresseux est la victime du second; M. d'Urville appartient à la première catégorie.

La goutte est donc une affection nerveuse; elle affecte le système nerveux ganglionnaire; voici comment je le comprends. Si l'innervation des nerfs de la vie organique diminue, elle ne suffit pas complétement aux exigences de la nutrition, et bien

que, dans l'état de santé, le défaut d'alimentation porte d'abord ses premières atteintes sur le système nerveux de la vie animale; car tous les mouvements deviennent aussitôt pénibles et faibles; bien que le système nerveux de la vie organique conserve longtemps après son activité; car les besoins se feront sentir bien longtemps encore; il vient cependant une époque où lui-même perd de sa puissance, ce qui n'a lieu au reste qu'après une lutte longue et pénible. Le système nerveux céphalo-rachidien est évidemment actif; plus la réparation de ses forces est nécessaire, plus sont grandes ses exigences, plus il réagit impérieusement sur le système nerveux du trisplanchnique, qui est véritablement passif; or, pour que ce dernier réponde convenablement à cet appel, aux excitations du premier, il faut que lui-même reçoive ainsi une quantité de suc réparateur en harmonie avec le degré de force qu'il doit développer. Quand, dans un temps donné, il ne reçoit point la nourriture indispensable à ses fonctions, la stimulation organique qu'il éprouve devient bientôt cause d'irritation, car tout organe sollicité par l'harmonie générale et qui ne peut concourir à l'entretien de cette harmonie, quelle que soit la cause de la nullité de son concours, ne tarde pas à s'enflammer : l'effet est d'autant plus prompt que le sujet est plus sensible. Partant de ces principes, ce sont naturellement les appareils les plus compliqués, le plus constamment en action, les plus éloignés des centres de l'innervation et de la circulation, qui doivent être le plus promptement et le plus ordinairement affectés : c'est en effet ce qui explique la prédilection de la goutte pour les articulations des membres, et surtout pour les articulations des pieds et des mains.

Les douleurs ressenties par les vieillards menacés de gangrène sénile, celles que ressentent aux extrémités des membres les personnes parvenues au dernier degré du scorbut, ou les malheureux naufragés exposés aux horreurs de la faim, ont toutes beaucoup d'analogie avec les douleurs de la goutte.

Si la goutte, par l'excès d'innervation des nerfs de la vie organique, peut être le résultat d'une alimentation trop peu substan-

tielle, comment se fait-il que le pauvre n'en soit pas plus communément affecté?

Il y a là toute une question à traiter : nous nous bornerons à dire que cette maladie a été souvent confondue avec le rhumatisme articulaire, et qu'enfin cette affection est plus fréquente chez les pauvres qu'on ne le croit généralement.

La vive sensibilité des hommes d'étude, sensibilité qu'une vie peu favorable à la satisfaction des besoins de la nature exalte et déprave, n'est pas la moindre cause de l'apparente prédilection de la goutte pour les gens riches ou vivant à l'aise.

S'il y a, au contraire, abondance de suc nutritif, l'excitation organique devient presque nulle, l'intervention de l'afflux nerveux est peu sollicitée, et à l'embonpoint, qui finit par être une maladie, succède d'abord l'irritation des nerfs ganglionnaires qui accompagnent les vaisseaux, et ensuite survient leur atrophie, car tout organe qui cesse d'agir cesse de se nourrir et est bientôt absorbé. Ce phénomène est connu de tout le monde.

C'est en grande partie à cette destruction des nerfs, qui pénètrent avec les vaisseaux dans la structure intime des tissus, qu'il faut attribuer la dégénérescence lardacée des parties affectées de goutte par surabondance de suc nutritif.

Ainsi, deux causes opposées ont un même résultat : cette remarque a de fréquentes applications en physiologie, l'excès et la privation produisent en général le même effet sur les mêmes organes.

Pour résumer ma pensée, je répéterai donc que la goutte est une irritation des nerfs qui forment aux vaisseaux leur enveloppe sensible. Les vaisseaux ne sont-ils pas doués d'une vitalité particulière? n'empruntent-ils pas à des nerfs propres l'élément de leur activité? Plus ils sont petits, plus ils sont vivants, c'est-à-dire sensibles, irritables, parce qu'ils ne reçoivent que peu d'aide de la grande impulsion du cœur. Chaque point de l'étendue des vaisseaux a une vie isolée, qui correspond exclusivement à la nutrition de la région anatomique dont ils font partie.

La goutte qui tourmente l'existence de M. d'Urville m'a bien

souvent fourni l'occasion de remarquer que les variations de l'état météorologique de l'air influaient fortement sur le développement ou l'exaspération des accès de cette maladie. Cela est surtout manifeste quand on quitte une zone du globe pour passer sous l'influence d'une zone voisine; lorsque le temps éprouve un changement ou qu'il devient orageux, quand il survient un coup de vent. Lorsque l'on a tenu la mer pendant longtemps, le voisinage de la terre réveille aussi les souffrances des goutteux; les calmes humides et étouffants de la ligne, le passage du cap Horn et du cap de Bonne-Espérance produisent le même effet.

La cause prochaine essentielle de la goutte est toute organique; la cause déterminante est physique, c'est l'état électrique si variable de l'air : toutes les affections nerveuses en sont là.

Les personnes affectées de myélite, de tétanos, de tic douloureux, m'ont présenté, sous ce rapport, une sensibilité identique à celle des personnes qui sont affectées de goutte. Les épileptiques ne manquent jamais d'être repris d'une ou plusieurs attaques en vue des premières terres qu'ils rencontrent à la suite d'un long voyage maritime. L'archipel des Açores, par suite de sa position géographique, est souvent témoin de ces sortes d'accidents, car presque tous les navires qui, revenant du sud, se dirigent vers un des Etats du nord de l'Europe, reconnaissent les Açores pour rectifier leur point.

M. L.-Ch. Roche (*Dict. de méd. prat.*, p. 448) dit, en parlant du traitement de la goutte : « Toutefois, l'ouverture de la veine doit être restreinte à un très-petit nombre de cas, parce qu'on l'a vue déterminer quelquefois des accidents mortels. » Cette remarque pratique est applicable à toutes les affections nerveuses. L'affaissement organique, qui résulte d'une saignée, livre l'organisation à tous les désordres d'une sensibilité désordonnée, dont l'exaspération est en raison directe du peu de vigueur du sujet. C'est ce que démontrent souvent les individus énervés par l'ivrognerie, par l'usage de l'opium et du tabac à haute dose. Raphaël, épuisé par les plaisirs de l'amour, éprouvait de

la difficulté à respirer, car, en pareil cas, les plexus ganglionnaires perdent une grande partie de leur puissance nerveuse ; on le saigna, et il mourut. La première fois que, sous mes yeux, M. Dumont-d'Urville fut pris de coliques, je lui proposai l'application des sangsues et l'usage de l'opium : il me dit alors que, pendant le cours du premier voyage de *l'Astrolabe*, il avait déjà éprouvé de pareilles souffrances, et que ces moyens n'avaient été rien moins que curatifs : ils avaient exaspéré ses douleurs.

On a beaucoup à faire encore pour bien apprécier la nature intime de la goutte, on n'a pas moins à faire, par conséquent, pour la bien traiter. Ce que l'on dit du vin de colchique n'est point exact, il n'agit point comme un drastique. « A peine l'ai-je pris, me dit M. d'Urville, que je ressens un engourdissement général où se perd la douleur, et je m'endors. »

Les expériences sur les animaux n'ont pas éclairé suffisamment l'action de la vératrine ou celle du colchique ; il reste beaucoup à faire à cet égard. Mais ce qui m'est déjà démontré, c'est que le vin de colchique, préparé par la méthode de Parmentier *, est un puissant palliatif des accès de la podagre. Les suites n'en sont pas plus à craindre que celles de l'opium ou de l'acétate de morphine, etc. Il est vrai, cependant, que cette préparation a l'inconvénient de s'altérer très-promptement. Au bout de six mois, il s'est formé un dépôt de vératrine ; j'ai filtré, mais toute la substance active s'était précipitée, et la liqueur limpide qui me restait était sans propriété.

Je me procurerai la teinture de colchique à Samarang, et j'espère qu'elle sera aussi utile contre ces affreuses coliques que le vin l'a été contre la podagre. Le tannin contenu dans le vin est la cause de ce précipité ; j'espère donc qu'il n'aura pas lieu dans une solution alcoolique.

J'ai essayé le sulfate de morphine à petites doses continues, mais je n'en ai obtenu aucun calme. J'en suis réduit aux bains

* Segments des bulbes dans l'alcool ; on en fait une teinture que l'on mêle au vin dans la proportion de 125 grammes par litre. M. d'Urville a commencé par 1,95 et n'a jamais dépassé 3,90 par jour.

chauds et à l'application de l'eau froide sur la tête, d'après les vues physiologiques de MM. Jolly et Lombard. M. d'Urville s'en trouve bien peu soulagé!

Avant l'invasion de ces douleurs de ventre, M. d'Urville eut plusieurs fois l'occasion de tremper ses pieds malades dans l'eau froide pour calmer les souffrances que lui faisaient éprouver les accès de podagre. Je fis quelques réflexions sur ce moyen de traiter la goutte; il me répondit: « Je brûle, j'éteins le feu. » Il m'eût été plus facile d'insister qu'il ne lui eût été possible de souffrir!

Ici se présente une observation importante. Si l'on admet, avec une foule de praticiens distingués, et avec M. L. Ch. Roche lui-même, « que l'on s'expose, en ayant recours à ce moyen (l'eau » froide), à faire disparaître l'inflammation extérieure et à la voir « envahir un organe important,... » il faut aussi admettre que le tissu affecté par la goutte n'est point particulier aux seules articulations, que cette affection peut avoir pour siége une foule de parties de notre économie, et que le tissu qu'elle affecte, et qui est toujours le même, appartient à toutes les régions de notre organisation. L'inflammation ne se transporte point; mais la cause physique extérieure continuant à agir sur le patient, elle fait ressentir son influence sur un autre point du système d'organe que sa nature affectionne. La goutte s'empare presque toujours, dans ce cas, des points les plus sensibles, ou de ceux qui ont été prédisposés à l'irritation par des imprudences antérieures.

(*M. Hombron.*)

Note 2, page 48.

Le 24, dès que le jour se fit, nous appareillâmes avec un temps sombre et un horizon tellement embrumé qu'on distinguait à peine les terres basses qui bordent la côte entre Japara et Samarang. Dès 9 heures nous commençâmes à apercevoir les mâts des navires mouillés sur cette rade, avant de voir la côte. Le mont

Merbaba seul était en partie dévoilé; nous nous dirigeâmes, la sonde àl a main, sur les navires mouillés en tête de la rade, et à 11 heures, après avoir dépassé ceux-ci, nous mouillâmes à un peu plus de deux milles de l'entrée de la rivière par cinq brasses. Cette rade contenait alors une trentaine de grands navires presque tous hollandais. Nous y vîmes avec plaisir flotter le pavillon français sur le trois-mâts le *Bombay* de Bordeaux, tout récemment arrivé de la côte occidentale d'Amérique.....

Samarang possède un hôtel qui réunit toutes les commodités de la vie, où nous descendîmes tous. Malheureusement, nous étions un peu trop nombreux les premiers jours, et il fallut y camper. Il n'y eut qu'une voix parmi nous pour en trouver la résidence beaucoup plus gaie et beaucoup plus agréable que celle de Batavia. Là, au moins, sans trop se compromettre, on pouvait user un peu de ses jambes et parcourir la ville et les quartiers chinois et malais à pied; quand on voulait étendre sa promenade plus loin en voiture, on trouvait, à moins d'une demie-lieue de la ville, un des plus jolis pays qu'on puisse désirer, accidenté de coteaux charmants et de points de vue très-variés. Ceux-ci me rappelèrent le voisinage de Buitenzorg, et effaçaient de ma mémoire les impressions si monotones des courses que nous faisions en voiture dans la plaine de Veltévrede. Malgré le luxe et la magnificence des villas qui y sont bâties, et leur ressemblance avec autant de petits palais, la richesse des décors, et la bonne tenue toute hollandaise, à Samarang, tout est sur un pied beaucoup plus modeste; mais la nature a fait beaucoup plus pour ce pays que les efforts des hommes ne pourront jamais produire dans l'autre, et quel que soit leur art, il est toujours des choses où il ne peut jamais atteindre; c'est ainsi que les hommes réunis en grand nombre dans un désert aride, malgré qu'ils y aient transporté avec eux l'abondance, échappent difficilement aux idées de solitude que les lieux leur rappellent à tous les instants.

L'abondance règne aussi dans cette ville, et grâce au voisinage de la montagne, on peut s'y procurer à la fois tout ce que produit l'Europe et les denrées de la zone torride. Si Samarang n'est

classée que comme la troisième ville de Java, elle est au moins la seconde par son importance, à cause des cultures les plus riches de l'île et des terrains les plus fertiles et les plus propres à produire le café, la canne à sucre, en un mot, toutes les denrées coloniales. Comme cet établissement est aussi le plus rapproché de Solo, où résident les deux sultans vassaux des Hollandais, c'est dans cette province qu'on concentre aujourd'hui le plus de forces, et les Hollandais y ont maintenant une chaîne de positions militaires avec des camps échelonnés dans la montagne depuis Samarang jusqu'à Solo. C'est là qu'on tient principalement les troupes pour les soustraire, autant que possible, à l'action funeste du climat dans toutes les villes du littoral, quel que soit l'éloge que les Hollandais fassent de leur salubrité.....

Le mouvement continuel de navires qui avait lieu chaque jour sur cette rade, pendant le temps que nous y passâmes, annonçait un grand commerce dans cette ville. Il est vrai que ces navires y venaient alors prendre des chargements de café. Les bâtiments étrangers ne pouvaient guère, dans l'état actuel des choses, spéculer que sur cette denrée dans l'île; la compagnie leur vendait seulement l'excédant de ce qu'elle pouvait envoyer en Hollande. Nous apprîmes que le gouvernement venait encore de donner de nouveaux ordres pour empêcher les étrangers de s'établir dans l'île; la crainte de voir les capitalistes anglais y affluer excite à un tel point la jalousie des Hollandais, qu'ils se montrent d'une rigueur excessive, et on ne peut plus ombrageux; aucun Européen ne peut visiter l'intérieur sans une autorisation, et on l'accorde de plus en plus difficilement et seulement aux personnes dont on ne redoute point l'influence sur les Javanais. Un jeune Français, neveu d'un négociant depuis longtemps établi à Java, et aussi considéré que M. Tissot, venait de recevoir l'ordre, pendant que nous étions ici, de quitter le pays, parce que les trois mois de résidence qu'on ne peut s'empêcher d'accorder aux étrangers, à moins de leur fermer tous les ports de l'île, étaient écoulés.

(*M. Dubouzet.*)

Note 3, page 48.

La rade de Samarang, aussi vaste que celle de Batavia, n'a pas, comme celle-ci, l'avantage d'être couverte au nord par une chaîne d'îles, mais le fond y est si bon et les brises sont tellement réglées, que dans la bonne mousson on y est parfaitement en sûreté.

Les navires de 3 à 400 tonneaux ne peuvent accoster le rivage à moins de un mille ou un mille et demi, parce que le fond de la baie est obstrué par les alluvions qu'entraînent chaque jour les eaux de la rivière de Samarang. Ici, comme à Batavia, on observe que la baie se comble de jour en jour.

La ville de Samarang est, ainsi que celle de Batavia, traversée par une rivière en partie canalisée, dont l'embouchure, obstruée par les vases, n'a que deux pieds de profondeur à la marée basse. On ne connaît ici, comme sur toute la côte de Java, qu'une seule marée en 24 heures. La rivière, qui prend sa source à trois ou quatre lieues dans l'intérieur, peut avoir environ 50 pieds de largeur; sa profondeur n'est que de 5 à 6 pieds, car les bateaux, pour la remonter, poussent le fond avec des perches. L'embouchure n'étant pas contenue par des digues, s'évase jusqu'à atteindre une largeur de près de 50 toises. Ses eaux bourbeuses baignent les pieds des arbres qui bordent son cours. Une longue file de bateaux malais ou javanais, échoués à l'embouchure de la rivière, servent à la reconnaître du dehors......

Avant de quitter la rive gauche de la rivière, nous donnons un coup d'œil à une grande place où se trouve un temple javanais surmonté de plusieurs toits qui s'élèvent en pyramides. Non loin de là sont deux grands arbres qui couvrent de leur ombre le tombeau de quelque saint personnage en grande vénération parmi les indigènes. Le campong chinois occupe un côté de cette place, il a la forme d'un rectangle entouré de murs élevés; ses deux portes sont décorées de quelques moulures et peintures dans le style chinois.

Nous ne rappellerons que pour mémoire le campong malais ou boughis, dont les cases en bambou sont, comme à l'ordinaire, perchées sur les rives fangeuses du canal; dans ces eaux troubles et peu profondes, se traînent avec peine quelques centaines de pirogues. Une nuée d'enfants grouillent dans ces vases brûlantes, dont les émanations seraient mortelles pour d'autres que les Malais. Samarang passe à Batavia pour le pays le plus malsain de la côte; mais à Samarang on vous dit que Sourabaya est encore plus malsain. Il faut conclure de là que toute la côte de l'île de Java est insalubre, surtout pour les Européens, dont un très-petit nombre parvient à s'y acclimater. Le choléra, qui a déjà exercé de si grands ravages à Samarang, règne en permanence dans cette ville; mais la population, familiarisée avec ce fléau, le regarde comme une maladie ordinaire, dont on ne doit pas plus s'émouvoir que de la dyssenterie, qui est la sœur du choléra.

La campagne de Samarang, parfaitement cultivée, produit en abondance du riz et du coton. On y cultive aussi la canne à sucre et le café. La conquête de cette province, qui eut lieu en 1708, a mis les Hollandais en possession de tout le plat pays au nord de l'île de Java, depuis le détroit de la Sonde jusqu'à celui de Bali. L'ancienne compagnie des Indes a soumis, par la force des armes et l'habileté de sa politique, une grande partie de l'empire de Java. Les provinces de l'intérieur ou du sud qu'elle n'a pas encore envahies, sont divisées en deux gouvernements, qui ont conservé une ombre d'indépendance. Le premier appartient au Soussounan, successeur dégénéré des anciens empereurs; il réside à Jockje-Karta, à cinq journées de marche dans le S. O. de Samarang. Le second, formé du démembrement de l'ex-empire de Java, a pour chef nominal le sultan de Soura-Karta ou Solo, à deux journées de marche au S. E. de la même ville. Ces deux princes ne peuvent se donner un successeur sans l'approbation du gouverneur de Java. Ils ont même un résident hollandais auprès d'eux, et une petite garnison européenne dans leur propre ville. Nous avons vu partir un nombreux convoi destiné pour ces garnisons de l'intérieur. Le bagage était transporté par

des buffles, formant une longue file conduite par des Javanais. Eux seuls savent tirer parti de ces stupides et farouches animaux, qui, le plus souvent, sont rebelles et indomptables pour les Européens.

Les officiers de la garnison de Samarang nous ont accueillis de la manière la plus amicale, et nous ont procuré tous les plaisirs que peut offrir cette charmante résidence. Le salon ou cercle de la société a été ouvert à tous les officiers de l'expédition. Les promenades à cheval et en voiture, les dîners, soirées, parties à la campagne se sont succédé sans interruption pendant toute la durée de la relâche. Le capitaine du port, van de Velde, le capitaine d'infanterie van Exter et le lieutenant Boon, qui nous avait déjà si bien accueillis à Ternate, nous ont comblés de prévenances et d'amitiés. Nous avons trouvé ici le fiscal, M. Boll, qui a quité la résidence d'Amboine pour celle de Samarang. L'expédition lui est redevable d'un nautile flambé, mollusque très-rare, dont on ne possède encore en France que la coquille. Enfin, ce qui est encore plus précieux pour nous, c'est la bonhomie, la cordialité, la bonne hospitalité hollandaise que nous avons retrouvée à Samarang, et qui contraste si bien avec le froid accueil que l'on nous a fait à Batavia.

(*M. Roquemaurel.*)

Note 4, page 48.

Comme Batavia, Samarang repose sur les bords d'une rivière, sur un terrain plat et marécageux. La même direction semble avoir présidé à la fondation des deux villes, et les a dotées d'une rade vaste, mais incommode. Le mouillage des navires du commerce est à environ trois milles du rivage; celui des navires de guerre est encore plus éloigné. A cette distance, Samarang est encore cachée à l'œil, qui cherche en vain l'aspect d'une grande et populeuse cité. Des rivages bas et uniformes, dominés par des montagnes situées fort loin dans l'intérieur, encadrent une rade pleine de mouvement. De nombreux *praous*, ouvrant de larges

voiles de natte aux brises assez régulières de la côte, sillonnent la mer en tous sens ; ou bien, échoués sur le banc de vase qui défend l'entrée de la rivière aux heures de basse mer, ils forment, en attendant le moment du passage, des groupes immobiles et pittoresques.

Les *tambanghan*, bateaux de passage à fond presque plat, se mêlent aux mouvements des *praous ;* ce sont les seules embarcations qui puissent franchir la barre à toute heure. Ils dépassent rapidement, à l'aide de leur voile triangulaire, la ligne des *praous* et des petites jonques envasés; ils traversent ensuite les rangs des pêcheurs poursuivant à marée basse des bandes innombrables de petits poissons, à l'aide de grands filets triangulaires qu'ils poussent devant eux en marchant dans l'eau. Bientôt après, on prolonge un rivage bas et désert, aux bords vaseux, limitant un sol vert, mais inculte. De gros chiens y rôdent en quête des immondices qu'une police peu scrupuleuse laisse aller au courant de la rivière; et, sur les confins de cette plage, des troupes de hérons blancs, gracieux oiseaux, qui épient gravement leur pâture sans s'effrayer du voisinage des bateaux.

Après avoir dépassé un petit chantier affecté aux réparations des embarcations du pays, on atteint, en refoulant le faible courant de la rivière, le poste de la douane, *kantoor der recherche*. Les douaniers sont des Malais, reconnaissables à une plaque de cuivre qu'ils portent sur la poitrine. Des employés d'un ordre supérieur, assis à l'ombre dans des bureaux ouverts au grand air, surveillent et dirigent les opérations du fisc. Ce point est le seul où l'on opère la visite des embarcations. Jusque-là les *tambanghan* conservent leur large voile entièrement déployée; mais après avoir subi le coup d'œil investigateur des agents de la douane, les bateliers la ferment à moitié, et s'aidant de la rame ou de la pagaie, ils atteignent peu à peu les premières habitations de la ville, situées des deux côtés de la rivière qui se rétrécit considérablement. Ce ne sont d'abord que de chétives cases malaises construites en roseaux, gracieusement mêlées à des palmiers projetant de longues feuilles effilées sur la rivière. Des touffes de plantes

grimpantes tapissent les parois, et souvent leur feuillage touffu déborde les palissades et les cache. Au pied de l'échelle qui descend ordinairement de ces cases dans l'eau, des femmes à demi nues lavent leur linge ou se baignent sous les yeux des passants. Non loin de là, et sur tout le parcours de la rivière, des troupes d'enfants prennent à toute heure de joyeux ébats aquatiques, et remplissent l'air du bruit de leurs jeux.

Bientôt, cependant, la scène se développe : les habitations grandissent, les rues se peuplent; l'embarras de la circulation sur le canal augmente. L'essor du *tambanghan* se ralentit de plus en plus; il ne passe plus qu'avec difficulté entre les gros chalans amarrés au rivage et les grands bateaux qui montent et qui descendent sans interruption entre deux rives resserrées ; dans quelques endroits, elles sont séparées tout au plus par 8 ou 10 mètres. La navigation sur ce canal rappelle le mouvement des voitures dans les rues des grandes villes : les bateliers ne le cèdent pas en adresse aux cochers, mais il faut attendre patiemment un désencombrement graduel pour achever sur la rivière un parcours à peu près égal à la distance qui sépare son embouchure du mouillage des navires, et atteindre enfin les beaux quartiers qui décèlent la ville européenne, la colonie opulente.

On commence d'abord à apercevoir sur la rive gauche de la rivière quelques blanches maisons au milieu de cases mal bâties; puis de grands édifices noirs qui sont des magasins du gouvernement : ils indiquent l'emplacement de l'ancienne ville. Une activité remarquable anime ce quartier; de petites boutiques apparaissent de toutes parts ; des colporteurs, des marchands ambulants circulent dans la foule revêtue de costumes javanais, chinois ou arabes. Il faut encore quelque temps avant d'aborder sur le quai voisin d'un pont de bois jeté sur la rivière, et de débarquer au pied des riches quartiers de la nouvelle ville.

Une belle suite de grandes et somptueuses demeures compose le quartier européen. Des piliers ornent la façade de ces édifices; ils présentent des colonnades agréables à la vue, et forment des galeries couvertes, abritées du soleil et rafraîchies par la

moindre brise. Rarement ces habitations s'élèvent au-dessus du rez-de-chaussée, mais elles gagnent en étendue ce qu'elles perdent en hauteur; elles occupent de grands emplacements, et montrent une longue étendue de murs blancs d'une propreté exquise. Des esclaves vêtus de longues tuniques aux nuances vives, coiffés de mouchoirs de couleur, garnissent les péristyles. Quelquefois, sur le costume indigène de ces serviteurs, on voit, par une bizarrerie de goût qui paraît fort à la mode, des accoutrements européens. C'est ainsi que plusieurs d'entre eux portent une veste à parements rouges simulant une livrée; souvent aussi les cochers, vêtus de longues robes du pays, placent au-dessus de leur coiffure indigène l'immense chapeau ciré et la cocarde noire des cochers d'Europe. Ce mélange est continuel, et ce n'est pas une des moindres singularités qui frappent l'étranger, d'autant plus qu'aucun de ces hommes ne porte le costume européen complet; tous, d'ailleurs, sont privés de chaussures, ce qui est, sans aucun doute, comme dans les colonies françaises, une exigence imposée à leur condition inférieure, car Samarang est le foyer d'une immense fabrication de chaussures européennes à des prix prodigieusement restreints. On est assailli de toutes parts par des marchands de bottes ambulants qui les livrent au prix de 2 ou 3 florins (5 ou 6 francs).

Le beau quartier de Samarang, le quartier européen, est aussi celui des affaires. Les comptoirs avoisinent les habitations des négociants, et on remarque dans les étalages des magasins les marchandises de tous les pays. Meubles européens, objets chinois et japonais, produits de l'industrie du pays, sont entassés côte à côte. On y voit un grand nombre de productions françaises, surtout dans le riche et vaste *toko* (comptoir) de M. Tissot, où se trouvent toutes les étoffes de coton ou de toile qui, en vertu d'un privilége du gouvernement, se consomment dans ces colonies. Ce quartier offre une grande différence avec le quartier européen de Batavia : au lieu d'être disséminées sur plusieurs milles d'étendue, au lieu d'être isolées et séparées par des jardins, les maisons se touchent; elles forment de belles et larges rues,

où on n'est pas *déconsidéré* pour aller à pied. A Batavia, la distance qui sépare les demeures des négociants du quartier mal bâti, mal entretenu où se trouvent leurs comptoirs, a nécessité l'emploi incessant des voitures; le luxe colonial en a fait plus tard un meuble indispensable pour tout le monde, même pour les moindres employés. A Samarang, la disposition de la ville rend leur emploi moins nécessaire, et on voit fréquemment de modestes piétons se risquer le soir à faire une paisible promenade, sans avoir recours au véhicule obligé des promenades de *Koningsplain*.

Samarang, dont les rues présentent une continuité de splendides demeures, est privé en revanche de monuments; l'église luthérienne peut seule prendre ce nom : elle élève vers le ciel deux clochers en forme de tours; sa voûte spacieuse, son intérieur large et bien aéré, en font un édifice digne d'orner une grande ville. Dix minutes après l'avoir dépassé, on rentre dans un mélange de constructions dont la beauté et la régularité décroît rapidement à mesure qu'on s'éloigne du centre. Les boutiques des Chinois apparaissent; elles augmentent de nombre insensiblement, et quoiqu'on ait assigné à ce peuple industrieux un quartier particulier, il en dépasse l'enceinte trop étroite pour envahir graduellement tous les quartiers de la ville.....

Les environs de Samarang présentent une réunion de sites charmants. Plusieurs négociants y possèdent des maisons de campagne; la plus belle est, sans contredit, celle de M. Tissot, nommée *Baudion*. Cette résidence est un véritable palais, et d'après le dire général, c'est un des plus beaux édifices de tout Java. Bâtie par un opulent Arménien qui s'est ruiné dans cette construction, elle a été vendue, plus tard, bien au-dessous de sa valeur. Elle est de forme carrée, et n'a qu'un étage de hauteur, mais sur des dimensions colossales. Des pavillons réservés aux étrangers la flanquent de chaque côté, et dans l'intérieur, de vastes salles, où le plancher est formé par des planches en bois dur, d'une longueur de 15 à 18 mètres, offrent de superbes emplacements pour une réception ou un bal. Un péri-

style orné de colonnes précède l'entrée et forme une large galerie, où la brise circule librement et où, sous cet ardent climat, on trouve un refuge contre la chaleur du jour.

Le paysage est en harmonie avec l'édifice; des massifs d'arbres touffus projettent une ombre délicieuse dans les alentours. La maison du Résident, placée à quelque distance, contribue à l'embellissement de cette scène; un ruisseau vient dérouler ses courbes capricieuses à quelques pas de là. Sous un pareil climat, c'est un séjour admirable, auquel il ne manque qu'un parc et des bassins pour en faire une demeure princière. La route qui conduit à la ville est fort belle; elle est entretenue avec un soin particulier. Partout sur le parcours on voit incessamment de nombreux esclaves l'arroser et enlever des immondices. De toutes parts aussi on aperçoit des édifices ravissants de blancheur et de propreté. Ils sont bâtis dans la forme de ceux de Batavia, mais ici, on ne les entrevoit qu'à travers un feuillage riche et abondant. De grands arbres bordent la route, leur cime élevée projette au loin des branches chargées de feuilles; elles se joignent parfois en voûte et donnent asile à des myriades de petits oiseaux chanteurs. Ce paysage est infiniment supérieur à celui de la campagne de Batavia.

La veille de notre départ, M. Tissot nous donna un bal dans sa résidence de Baudion. Le local se prêtait merveilleusement à la circonstance, et la réunion était fort belle. Par une attention délicate, les invitations avaient été faites de façon à ce que tous les invités parlassent ou comprissent le français. L'orchestre était composé de Malais, mais les instruments étaient européens. Il exécuta sans relâche des airs agréables sans doute, mais singulièrement variés; vieux et nouveaux, italiens, espagnols ou français, ils se confondirent sans distinction d'origine ou d'ancienneté, mais ils eurent le mérite de faire durer la danse fort avant dans la nuit. A minuit, un souper fort bien ordonné, auquel plus de cent personnes purent prendre part à la fois, ne fut qu'un intermède aux exercices des danseurs, qui puisèrent dans les vins de France un nouvel entrain et une nouvelle ardeur.

Ces réunions ont cela d'utile, qu'en dehors du cercle de la danse, la conversation, devenue familière, roule sur des sujets instructifs et sur des détails intéressants. Dans cette circonstance, elle se partagea en deux points principaux, les affaires commerciales et les événements politiques. A en juger par le dire général, l'état du commerce de Samarang est en décadence. Les Indes ont cessé, disait-on, d'offrir les avantages qu'elles présentaient autrefois et on ne pourra rendre à Samarang sa splendeur passée qu'en accordant à son port une franchise particulière, celle de recevoir les produits étrangers, et de pouvoir trafiquer librement avec tous les pavillons, ce qui est interdit sous le régime du monopole actuel. La culture de la canne à sucre sur une grande échelle, encouragée par le gouvernement, prend de l'extension ; les capitalistes y placent leurs fonds, dans l'espérance d'une concession prochaine de la franchise réclamée. Ces observations nous laissent cependant bien des doutes sur la véritable situation du commerce. En effet, on se plaint de sa décadence, et de toutes parts le mouvement des denrées est fort grand. On rencontre à chaque pas des hommes arrivés à des situations opulentes en peu d'années, de sorte qu'on est tenté de croire que le sol classique des grandes richesses n'est pas encore frappé de stérilité. Tout est sur un grand pied dans ces colonies ; quoique la vie matérielle soit à très-bon compte, les salaires moyens des employés des maisons de commerce s'élèvent à trois ou quatre cents roupies (6 à 800 fr.) par mois, et tout est proportionné à cette échelle.

Il est vrai que les avantages de cette vie de luxe sont grandement compensés par les inconvénients du climat dévorant de ces contrées. Malgré la réputation de salubrité qu'on veut faire à Samarang, la moyenne de la vie y est très-faible pour les Européens. Le choléra y fait des ravages fréquents, la dyssenterie et les fièvres y régnent sans interruption, les maladies du foie sont permanentes. Il n'y a qu'à voir les Européens résidant dans le pays depuis quelque temps, pour avoir une preuve palpable de l'insalubrité du climat. Au bal de M. Tissot, la réunion entière ne présentait que des figures pâles, jaunes, fatiguées. Les

femmes avaient perdu la fraîcheur du teint européen et semblaient s'étioler sous l'influence délétère d'un pays malsain.

C'est une douce halte, dans le cours des longs voyages, que celle où l'on rencontre des prévenances qui doublent de valeur à une si grande distance de son pays. La réception cordiale et empressée dont nous avons été l'objet à Samarang, non-seulement de la part de M. Tissot, mais aussi de tous les habitants, ne pouvait nous laisser que de profonds souvenirs. Les courtes heures de notre séjour sur cette rade furent signalées par l'accueil le plus cordial qu'on puisse recevoir. En quittant Baudion à deux heures du matin, nous quittâmes une assemblée où nous avions pu nous faire illusion et croire, en entendant parler notre langue, que nous nous trouvions en France. Ces impressions agréables nous suivirent au rivage; les rapides images des scènes de notre passage à Samarang nous occupèrent jusqu'au moment où notre légère embarcation atteignit enfin notre gîte flottant. Là l'illusion dut cesser. La réalité reprit son empire devant les préparatifs de l'appareillage, et ce fut avec un sentiment de regret que nous jetâmes un dernier regard, à travers les ombres de la nuit, dans la direction de la grande ville endormie.

(*M. Desgraz.*)

Note 5, page 64.

Je descendis, dans l'après-midi, pour faire une promenade avec le commandant d'Urville; nous allions définitivement faire nos adieux à la Malaisie, et nous étions bien aises de fouler le sol de Sumatra que nous n'avions pas encore eu l'occasion de visiter. Nous nous dirigeâmes sur de gros bateaux du pays qui étaient mouillés à peu de distance de la côte, et nous atteignîmes promptement le rivage.

De la rade, nous avions distingué quelques cases, que nous croyions être les seules existant sur ce point; mais à peine eûmes-nous fait quelques pas, après avoir quitté le bord de la

mer, que nous en découvrîmes d'autres derrière de beaux massifs de verdure, et nous nous trouvâmes bientôt au milieu d'un joli village situé dans une position très-pittoresque, entre deux ruisseaux d'une eau courante et limpide. Les maisons, couvertes en chaume, étaient construites avec goût et présentaient dans leur charpente quelques pièces de bois parfaitement sculptées; sur l'une des faces, celle où se trouvait la porte, le toit débordant de plusieurs pieds, formait un abri; les murailles étaient faites en treillis de jonc d'un travail serré et solide. Nous dûmes nous contenter d'en visiter l'extérieur; car toutes étaient closes, et, parmi les individus que notre présence avait attirés, nous ne vîmes aucune disposition à nous les ouvrir. Pratiquant l'islamisme, leurs femmes y étaient sans doute renfermées, car nous n'en vîmes quelques-unes que de loin; en nous apercevant, elles s'empressaient de prendre la fuite et de se soustraire à nos regards. Les hommes nous parurent, quant au physique, supérieurs aux Malais que nous avions visités jusqu'alors. Grands et robustes, ils nous offrirent de belles formes, des traits mâles et le teint beaucoup moins foncé; accoutumés sans doute à voir des navires sur leur rade, et ayant eux-mêmes des relations fréquentes avec les établissements de la côte de Java, ils ne se montraient nullement incommodes et opéraient leurs échanges avec tranquillité. Il arriva néanmoins une circonstance qui prouve qu'il ne faut pas entièrement se fier aux apparences, et qu'il est bon de se tenir sur ses gardes contre leur penchant à s'approprier les objets qui les tentent. Un des hommes de la *Zélée*, étant à chasser dans les environs, se trouvait, depuis son départ de la grève, accompagné par un naturel qui affectait beaucoup de zèle à signaler le gibier, et qui s'empressait d'aller le ramasser aussitôt qu'il était abattu. Il tint, pendant longtemps, la même conduite, paraissant trouver beaucoup de plaisir dans une occupation qu'il s'était créée bénévolement; il parvint ainsi à capter la confiance du chasseur, qui ne se doutait nullement des mauvaises intentions de son compagnon. Il soutint ce rôle à merveille, et atteignit ainsi un épais fourré au-dessus duquel un

oiseau fut visé et abattu. La difficulté alors était de pénétrer dans l'intérieur pour le trouver, et deux personnes n'étaient pas de trop pour cette recherche, à laquelle tous deux procédèrent immédiatement, le matelot abandonnant son arme pour être plus libre dans ses mouvements. C'était là le but que s'était proposé le Malais, depuis le commencement de la promenade, et il fut prompt à exécuter son dessein.

Profitant du moment où le Français était engagé dans les branches, tout entier à ce qu'il cherchait, il s'empara du fusil qui était à deux coups; parfaitement au fait des localités, il s'enfuit à toutes jambes et parvint sans doute à se mettre en sûreté en peu de minutes.

Toutes les recherches furent inutiles, toutes les courses dans les environs n'amenèrent aucun résultat, et l'arme se trouva bien et dûment volée.

Nous devions passer encore la journée du 10 au mouillage, et dans cette persuasion, plusieurs officiers étaient descendus à terre dès le matin; moi-même je me disposais à les suivre, lorsque le commandant d'Urville m'envoya prévenir que plusieurs de ses hommes ayant été atteints de fortes coliques pendant la nuit précédente, et le docteur craignant de voir le mal en frapper d'autres, il se décidait à abréger la relâche et m'engageait à prendre les dispositions pour l'appareillage qui allait avoir lieu immédiatement. Je fis aussitôt le signal de ralliement, et j'envoyai une embarcation à terre, qui, une heure après, me ramena tous les promeneurs. Nous dérapâmes alors l'ancre et nous fîmes route.

(*M. Jacquinot.*)

Note 6, page 64.

Dès que le jour se fit, nous laissâmes arriver sur Sumatra, du côté de la baie des Lampongs. En approchant de la côte, nous reconnûmes les trois petits îlots, appelés les trois frères, qui indiquent le mouillage de Radja-Bassa, et mouillâmes près de ces îlots, à un mille de terre, par quinze brasses en face du joli village

Tchanty. Il est bâti sur le bord d'une petite anse abritée par un récif où peuvent se réfugier une douzaine de grands prahos. On y comptait alors six de ces caboteurs. Nous fûmes entourés, dans la matinée, de pirogues dont les naturels vinrent nous offrir du poivre dont la culture est le principal produit de tout ce district. D'autres vinrent le lendemain nous apporter des tortues; et un bateau qui nous avait vus la veille nous diriger de ce côté, vint à bord avec quelques sacs de patates qu'il nous vendit. Il nous donna lieu de supposer qu'il n'avait pas fait pour un si petit bénéfice un pareil voyage, et qu'il avait été envoyé probablement pour nous observer. Toute cette partie de la côte reconnaît, du moins nominalement, la souveraineté de la Hollande, malgré que celle-ci n'y ait aucun établissement. La côte est couverte de petits villages, qui ont pour chefs une multitude de petits radjas, dont les principaux reçoivent de l'argent du gouvernement de Batavia, à la condition de rester tranquilles et de ne jamais s'allier à ses ennemis. Le village de Tchanty dépend de Radja-Bassa, qui se trouve à cinq milles dans l'est, et donne son nom au mouillage, car là la côte n'offre aucun abri et est assez difficile à aborder.

Nous eûmes, pendant notre séjour sur cette rade, des pluies extrêmement fortes et des changements très-fréquents dans le vent du S. E. au N. E. qui annonçaient que la mousson orageuse d'ouest allait bientôt commencer. Ces mauvais temps gênèrent beaucoup nos travaux, et ceux qui voulaient faire des excursions dans un pays dont la riche nature promettait une ample moisson de curiosités dans tous les règnes. Les habitants nous prouvèrent par leur conduite qu'ils avaient une grande habitude de commercer avec les bâtiments européens, et nous demandèrent tous des fusils.

Nous devions rester jusqu'au 11 sur cette rade, mais quelques hommes furent atteints, à bord de l'*Astrolabe*, dans la nuit du 9 au 10, de violentes coliques; le commandant se décida en conséquence à rester un jour de moins. Ce fut malheureusement le seul beau jour que nous eûmes sur cette rade. Depuis notre dé-

part de Batavia nous avions quelques hommes atteints de diarrhées très-fortes. Comme déjà plusieurs fois elles n'avaient pas eu de suites, nous pensions qu'il en serait encore ainsi et que nous quitterions ces parages malsains sans éprouver d'autres accidents que les fièvres dont quelques-uns de nos matelots avaient été atteints à Batavia et dont tous paraissaient guéris.

(*M. Dubouzet.*)

Note 7, page 64.

La partie de Sumatra qui est sous nos yeux offre la même richesse de végétation que les autres îles du grand archipel d'Asie que nous avons déjà visitées. Ce sont toujours ces belles plaines couvertes de forêts impénétrables, de bosquets d'arbres fruitiers ou de rivières, ces nombreux cours d'eaux, ces montagnes parées d'une verdure éternelle et dont le sein recèle de l'or et d'autres métaux précieux; mais aussi toujours les mêmes peuples indolents, barbares ou dégradés, qui ne savent tirer aucun parti des bienfaits de la nature.

Le plat pays qui borde le rivage de la mer forme, vis-à-vis le mouillage, une lisière très-étroite, qui s'élargit en s'étendant au sud vers la pointe aux Cocos en une plaine de un à deux mille de largeur. On y trouve plusieurs villages et quelques cases isolées entourées de rizières, de bosquets de cocotiers et de plantations de bananiers. Les habitations, construites dans le style malais, n'offrent rien de particulier, si ce n'est peut-être un peu plus de propreté et de confortable. On remarque même un certain esprit d'ordre dans la disposition de quelques cases, qui sont groupées d'une manière assez régulière sur un terrain net et aplani.

La principale production du pays est le poivre, que les habitants cultivaient jadis pour le sultan de Bantam, et qu'ils livrent aujourd'hui aux Hollandais. Ceux-ci n'ont qu'un petit établissement dans la baie des Lampongs; mais leur influence s'étend sur toute cette partie de la côte, dont les radjahs et orang-kayas leur

sont dévoués. Cependant, nous ne supposons pas que la Hollande prétende, comme autrefois, interdire aux autres nations commerçantes toutes relations avec les Lampongs. Les cases ont chacune leur petit magasin de poivre, et nous n'avons rien vu qui pût empêcher les navires français de venir eux-mêmes chercher cette épice, ou les indigènes de la leur livrer.

Les plantations de poivriers occupent la crête des collines qui s'élèvent de 100 à 200 pieds au-dessus de la plaine. Elles sont disposées par petites allées de 4 à 5 pieds de large. La plante grimpante s'attache aux petits arbres qui lui servent d'échalas et parviennent à la hauteur de 7 à 8 pieds. Les grappes ayant atteint leur maturité sont d'une couleur brune foncée. On les expose sur des claies pour les faire sécher et en détacher les grains. Ceux-ci sont mis en sac, agités et frictionnés pour faire tomber les pellicules. Après cette opération, qui est suivie du tamisage, les grains de poivre sont lisses et ont une couleur claire.

Nos chasseurs ont tué dans les bois un bon nombre de singes de moyenne taille, à queue longue, poil long et soyeux. Ils ont aussi rapporté un joli petit animal ressemblant un peu à la gazelle, quoique moins gros. Les habitants nous ont dit qu'il fallait s'enfoncer assez avant dans le pays pour trouver des éléphants.

Malgré la bonne opinion que nous avions d'abord conçue des Sumatriens, nous sommes forcés de les classer sur la même ligne que leurs dignes confrères les Malais. Ils ont très-adroitement escamoté un fusil de chasse à un matelot de la *Zélée*, et essayé d'attirer dans l'intérieur un de nos officiers pour le dévaliser.

(*M. Roquemaurel.*)

Note 8, page 64.

Notre mouillage sur la baie des Lampongs, ou de Radja-Bassa, devait compléter la série de nos relâches dans l'archipel indien. C'était aussi la première fois que nous visitions Sumatra, la grande île voisine et rivale de Java pour l'étendue et la fertilité du sol. Situé dans le détroit de la Sonde, ce mouillage offre un

coup d'œil aussi agréable que varié; des montagnes élevées accidentent le terrain et le creusent en vallées, mais une épaisse couche de verdure cache le sol et en voile les aspérités. Cet endroit est nommé par les indigènes *Lampoung*, je n'ai pas pu démêler si ce nom désigne le village, la baie, ou la population qui l'habite.

Le village n'est pas considérable; il se compose d'une soixantaine de cases au plus. Elles sont grandes, assez propres à l'extérieur, et leur toiture, terminée par des sommets aigus, ressemble beaucoup à celle des habitations de Samboangan. Près de ces maisons, on voit de petits édifices faits avec soin, élevés au-dessus du sol sur des poteaux ou des pierres qui les préservent de l'humidité. Ce sont des magasins où l'on conserve le poivre, principale production du pays; c'est là où s'accumulent les récoltes et où les navires qui font la traite de cette denrée puisent à la longue leurs chargements. Dès notre arrivée, les indigènes, se méprenant sans doute sur le but de notre relâche, vinrent en foule, dans leurs pirogues, nous offrir à bord la vente de petits paquets de poivre : c'étaient probablement autant d'échantillons qu'ils voulaient nous présenter. Ils furent fort désappointés de nos refus, et se seraient retirés les mains vides s'ils n'avaient en même temps apporté diverses provisions, des fruits, des poules, divers oiseaux, des coquilles et autres menus objets. Quoique cette rade soit fréquentée par les navires, nos objets d'échange firent fureur; les indigènes les préféraient à l'argent monnoyé. Ils nous montrèrent divers instruments de fabrique anglaise, et même ils avaient retenu quelques mots de cette langue, qu'ils répétaient souvent pour se faire bien venir de nous.

Cette population n'offre rien de bien remarquable à nos yeux; elle présente le type malais sans différence appréciable. La couleur de la peau de ces hommes est peut-être un peu moins foncée que celle des Bouguis, et il m'a paru qu'ils se rapprochaient de l'aspect des habitants de Solo plus que de toute autre peuplade malaise que nous ayions visitée. Leur costume

est celui des Bouguis ; il est formé d'un simple caleçon fort court, d'une écharpe et d'un mouchoir pour coiffure. Les membres des jeunes gens sont arrondis, potelés, sans saillies musculaires fortement accusées et bien proportionnés. Avec l'âge, cette apparence change; les signes d'une décrépitude précoce se remarquent sur des hommes jeunes encore. Je n'ai vu qu'une ou deux femmes ; elles n'avaient pour tout vêtement qu'un sarong, et marchaient la poitrine nue. Elles fuyaient notre présence; notre arrivée avait sans doute occasionné leur réclusion dans l'intérieur des cases, qui étaient toutes hermétiquement closes. Nous évitâmes avec soin tout ce qui aurait pu porter ombrage à leur méfiance.

Un joli ruisseau serpente près du village; son cours sinueux arrose une grande plaine cultivée et semée de riz. Cette eau limpide offre de charmants endroits pour se baigner. Un sentier assez battu suit quelque temps ses bords, et conduit à un second village placé dans l'intérieur, sur une éminence, à quelques minutes de la mer. Il était désert quand nous y passâmes; les hommes s'étaient sans doute rendus à bord des corvettes, et les femmes s'étaient cachées avec leur progéniture. Nous remarquâmes en passant, sur des espèces de petits établis, des instruments de travail propres aux orfèvres; ces hommes s'adonnent fort probablement, à cette industrie, du reste assez répandue dans les pays malais.

Une autre industrie des indigènes consiste à fabriquer des modèles de *praous*. Ces objets sont fort bien faits, très-exacts et très-curieux; on les obtient à très-bas prix. Un mauvais foulard rouge, un mouchoir de coton aux couleurs vives, suffisent pour opérer l'échange. Ce talent de construction paraît général; le nombre de ces objets était considérable; ils nous étaient offerts de toutes parts : j'en ai compté plus de vingt rassemblés autour de moi. Les seules armes de ces hommes que nous ayons vues, se réduisent à de petits poignards droits ou recourbés qu'ils cachent dans les rouleaux de leur longue chevelure. Cet usage paraît leur être particulier. Ils possèdent aussi des couteaux à

lames torses qu'ils portent à la ceinture, et qui paraissent fabriqués dans le pays.

Nous comptions passer encore la journée du jeudi 10 octobre au mouillage, lorsque, d'après l'avis des chirurgiens qui avaient constaté l'apparition de quelques cas de dyssenterie, le commandant prit la résolution de quitter sur-le-champ les lieux où le mal avait débuté, afin d'atteindre au large un air plus pur et l'éloignement des influences morbides de ces terres. Un coup de canon rappela à bord, de grand matin, les officiers de la *Zélée* qui étaient déjà descendus à terre pour chasser. Parmi eux se trouvait M. Pavin de Lafarge, un des plus jeunes officiers de l'expédition. Jamais il n'avait paru jouir d'une meilleure santé; la veille, nous nous étions promenés ensemble en cherchant des insectes. Dans nos moments de halte, il ne cessait de faire des projets pour l'avenir; il songeait au retour en France, et voulait, disait-il, se reposer longtemps de cette longue navigation... A quelques jours de là, atteint par une cruelle maladie, il se mourait, et ses compagnons confiaient son corps aux flots de la pleine mer ! (*M. Desgraz.*)

Note 9, page 94.

Jusqu'au 15, à quelques interruptions près où le ciel se montra dégagé, nous eûmes de l'orage, des grains de pluie et un vent très-inégal variant du S. E. au S. O. Nous manœuvrâmes pour profiter des changements et nous avancer dans le sud. Le 15, à midi, les observations nous placèrent par 7° 37' 27" latitude sud, et 100° 58' 23" longitude est.

Dans la soirée du même jour, nous reçûmes un fort grain durant lequel la brise ayant passé à l'E S. E., en fraîchissant rapidement, nous pûmes mettre le cap au S. et au S. S. O., avec un sillage moyen de cinq à six milles par heure ; bientôt la mer devint grosse et fatigante, et nous commençâmes à éprouver un

abaissement dans la température, qui nous fit plaisir, après les fortes et ennuyeuses chaleurs auxquelles nous étions exposés depuis huit à dix mois.

Ainsi que l'*Astrolabe*, la *Zélée* avait subi l'influence de notre mouillage sur Sumatra ; dès le lendemain de notre départ, une douzaine de matelots avaient été attaqués par la dyssenterie et de fortes coliques. Cette circonstance fit promptement oublier la contrariété que quelques personnes avaient d'abord ressentie en se voyant aussi inopinément frustrées d'une journée de relâche sur laquelle elles avaient compté, et toutes ne purent qu'approuver cette mesure ; si elle n'avait pas été prise, il aurait pu résulter d'un retard une augmentation dans le nombre des malades que nous comptions déjà. Heureusement, aucun des cas n'était bien grave, et nous pensions que le changement de climat ferait bientôt raison de tous ces accidents.

Le 20, le vent diminua, la mer devint bientôt moins grosse et moins fatigante, et le ciel s'embellit. D'après le rapport du médecin, nos malades allaient beaucoup mieux et ne devaient pas tarder à reprendre leur service.

Le 2, à midi, nous étions par 28° 52' 30" latitude sud et 92° 52' longitude est. La dyssenterie qui, lors de notre départ de Sumatra, avait attaqué quelques-uns de nos hommes, et que nous avions eu l'espoir de voir bientôt disparaître sous l'influence du changement de climat, non-seulement persistait, mais s'était même étendue plus tard sur d'autres individus. Nous comptions une vingtaine de malades, parmi lesquels deux appartenaient à l'état-major, M. Lafarge, enseigne de vaisseau, et M. Goupil, dessinateur de l'expédition. Excepté un domestique dont l'état était désespéré, aucun des autres n'était encore dans une position à donner de grandes inquiétudes, et nous comptions bien que cette maladie finirait par céder devant les soins des médecins.

Le 6, nous communiquâmes avec l'*Astrolabe*, et nous apprîmes que son état sanitaire n'était pas plus satisfaisant que le nôtre ; elle avait également perdu deux hommes, et comptait autant de malades sur les cadres.

Pour surcroît de contrariétés, la brise se maintenait faible et variable dans des parages où, d'ordinaire, l'empire des vents du S. O. est si bien établi. A midi, nous n'étions encore que par 31° 2' latitude sud, et 90° 54' 41" longitude est.:...

Le 7 novembre, à quelques heures d'intervalle, nous eûmes la douleur de perdre deux de nos bons matelots, les nommés Delorme et Fabry. Cette cruelle maladie avait déjà fait huit victimes, et nous n'osions espérer de ne pas en voir succomber d'autres. Pour surcroît de contrariétés, la brise, ordinairement fraîche dans les latitudes où nous nous trouvions, se maintenait très-faible et variable, et nous n'avancions que très-lentement vers Hobart-Town, qui était alors le but de tous nos désirs.....

Le plus pressant pour nous était, dès notre arrivée, de descendre nos malades à terre et de les sortir de l'entrepont où ils languissaient depuis si longtemps. Malgré les pertes que nous avions éprouvées, nous comptions encore sur la *Zélée* quatorze malades, dont quelques-uns étaient dans un état tel qu'ils ne pouvaient espérer leur guérison que d'un changement d'air et d'un régime autre que celui que pouvaient présenter les moyens du bord. Aussi le commandant d'Urville s'empressa-t-il de prévenir les autorités de la position dans laquelle se trouvaient nos équipages, et de demander l'autorisation convenable; en même temps il envoya les médecins pour s'entendre avec le chef du service médical de la colonie, et prendre toutes les dispositions qu'ils jugeraient convenables dans cette circonstance.

(*M. Jacquinot.*)

Note 10, page 94.

Le 15, les diarrhées dont plusieurs de nos hommes étaient atteints, commencèrent à prendre un caractère de dyssenterie. Nous espérâmes pendant quelque temps que le changement de température qui était sensible à mesure que nous avancions vers le sud, empêcherait cette maladie de se développer. La brise fraîche de l'E. S. E. et de l'E. nous fit franchir rapidement la

zone tropicale ; le 25 nous coupâmes le tropique du Capricorne. Le nombre des malades avait augmenté beaucoup, et déjà nous en comptions douze de gravement atteints, dont deux officiers, MM. Goupil et Lafarge. Nous avions appris, deux jours avant, en communiquant avec l'*Astrolabe*, qu'elle avait aussi des malades, et que dans leur nombre se trouvaient MM. Marescot et Gourdin, enseignes de vaisseau.

Le 3 novembre, le nommé Louis Pflaum, domestique de l'état-major, brave et digne serviteur, d'une rare fidélité, succomba le premier à la dyssenterie, compliquée d'une maladie de vessie. Ce malheureux, dont l'affaiblissement avait constamment fait des progrès depuis qu'il était tombé malade, s'éteignit presque insensiblement. Nous comptions alors parmi les malades deux officiers, deux maîtres, sept de nos plus vaillants matelots, et un jeune mousse atteint de dyssenterie aiguë.

Le 6 novembre, la mort frappa une nouvelle victime dans la personne du nommé Bajat, jeune matelot plein d'espérance, qui mourut après avoir éprouvé des souffrances horribles. Il remplissait depuis deux ans les fonctions de patron de grand canot avec beaucoup de zèle, de talent et d'activité, et s'était acquis l'intérêt de tout le monde. L'infortuné n'avait que 26 ans, et il était le seul soutien de sa famille. Cette mort fit une vive impression, car c'était un de ces hommes pleins de force et de vie dont on eût cru pouvoir assurer l'existence.

Le 7 nous perdîmes le nommé Heliés, matelot de 2e classe, un des hommes de l'*Ariane* qui répondirent avec dévouement à la demande que nous fîmes à Valparaiso, pour remplacer volontairement les hommes atteints du scorbut que nous étions obligés d'y laisser.

Le vent continuait toujours à souffler de l'est et nous annonçait la plus longue et la plus triste des traversées. Le 10, cependant, il hala un peu le N. N. E. Le nommé Salusse, maître calfat de 1re classe, excellent sujet, qui était seulement alité depuis quinze jours, succomba après des souffrances horribles; nous fîmes en lui une perte irréparable, et sa mort causa à bord une vive

sensation. Menacés de nouvelles calamités, nous éprouvâmes, les jours suivants, de fortes brises d'est qui nous forcèrent de tenir la cape le 12. Nous fûmes rejetés dans l'ouest; nous étions alors par 38° 41 de latitude sud, et depuis notre départ de Sumatra, nous n'avions pas encore eu une journée de bon vent. Les courants commencèrent à porter au nord avec force.

Le 14 novembre, le nommé Billoud, jeune matelot qui provenait aussi de l'*Ariane*, fut moissonné par la cruelle maladie qui avait fait de nos pauvres corvettes un hôpital; elle prenait chaque jour plus d'intensité, et jusqu'alors un seul homme s'en était relevé. La brise qui se fit le lendemain à l'O. N. O. et au N. O., vint ranimer un peu nos espérances. La température de l'air s'était considérablement refroidie et variait entre 10 et 15 degrés.

Le 17, cette brise nous abandonna et nous vîmes la mort nous ravir encore un de nos compagnons; le nommé Goguet, un de nos matelots les plus robustes et les plus courageux, succomba après avoir longtemps lutté contre les atteintes du mal avec un courage et une résignation qui rendirent cet événement d'autant plus triste. Un canot de l'*Astrolabe*, qui vint à bord dans la journée, nous apprit les nouvelles les plus affligeantes; elle avait déjà perdu trois hommes. Le lendemain nous rencontrâmes un grand trois-mâts faisant la même route que nous, et qui nous dépassa. Nous eûmes encore deux jours de brises si faibles et variables du N. N. E. au N. O., qu'elles nous permirent à peine d'avancer de quelques milles. Quand le vent passait à l'ouest, il tournait presque aussitôt au S. O. et au S. E.

Ces contrariétés contribuaient beaucoup à abattre le moral des hommes atteints par l'épidémie; car aucun d'eux n'ignorait combien nous étions loin de tout port, et la prolongation forcée de leur séjour à bord entretenait, malgré toutes les précautions qu'on prenait, un germe de maladie qui tendait à se développer de plus en plus. Presque chaque jour nous avions de nouveaux cas. Le 23 fut une de nos journées les plus funestes, car nous perdîmes, à quelques heures de distance, deux hommes, dont un, le nommé Delorme, était malade depuis 50 jours et supportait ses

souffrances avec le plus grand courage; l'autre, nommé Fabry, un de nos meilleurs matelots, aussi intrépide que dévoué, fut enlevé par une maladie de foie à laquelle la dyssenterie, qui était devenue tout à fait épidémique, était venue se mêler.

Le 26, le nommé Reboul, magasinier du bord, atteint de fièvres depuis Batavia, succomba à la dyssenterie qui vint compliquer les nombreuses rechutes qu'il avait eues. C'était à la fois un bon marin et un bon comptable. J'avais déjà été à même de l'apprécier sur un autre bâtiment, et sa mort me fit beaucoup de peine; il laissait dans le besoin une nombreuse famille.

Le 27, le vent tourna au N. E. et au N., le ciel se couvrit et nous fit espérer un changement de temps qui ranima un peu nos espérances. Nous avions tant besoin d'un vent favorable pour sauver le reste de nos malades! Un d'eux, notre bon camarade Pavin de Lafarge, enseigne de vaisseau, fut victime d'une rechute après cinq jours de grandes souffrances. Cette mort nous plongea tous dans l'affliction; nous étions depuis si longtemps ensemble et si unis, qu'il semblait qu'elle nous enlevait un membre de la famille; ses derniers moments furent déchirants, car un délire affreux s'empara de lui. A peine eut-il quelques éclairs de retour à la raison pour faire quelques dispositions pour sa famille dont il était chéri et qu'il aimait tant. Ce délire manqua de faire connaître son état à l'autre officier qui était malade à côté de lui, et nous eûmes bien de la peine à lui cacher une mort qui pouvait dans ce moment lui porter le dernier coup. Le lendemain nous rendîmes les derniers devoirs à notre infortuné compagnon; il n'y eut point d'honneurs militaires, à cause de notre fâcheuse position, car c'eût été jeter l'alarme parmi les autres malades, et avant de confier ses dépouilles à l'abîme, la religion, à laquelle il eût rendu publiquement hommage avant sa mort, s'il eût eu l'usage de sa raison, fut invoquée pour les bénir. Nous dîmes encore un dernier adieu à notre bon camarade, moment triste et pénible, surtout à bord, où l'ami qu'on perd est privé même de la consolation de laisser après lui une tombe où ses parents et ses amis peuvent venir de temps en temps lui donner une larme.

Le 11, le vent fraîchit du N. E. et passa ensuite au nord et au N. O. et de là au S. O. Cette brise nous poussa très-vite sur la terre. A 11 heures du matin, la côte de la Tasmanie, après laquelle nous soupirions depuis si longtemps, vint réjouir nos regards. Nous la ralliâmes bien vite; car la brise du S. O. fraîchit beaucoup. A 7 heures du soir nous passâmes entre Mew Stone et Pedra-Branca. Nous doublâmes dans la nuit le cap Sud, et le lendemain matin nous nous trouvions à l'entrée de Storm's-Bay. Près du terme de cette déplorable traversée, nous fûmes frappés d'un nouveau malheur, en perdant encore un de nos plus intrépides matelots, le nommé Loupy, brave et excellent homme, qui mourut avec un courage, une résignation qui eussent suffi pour rendre sa mort sensible à tout le monde, si chacun n'avait apprécié depuis longtemps tout ce qu'on pouvait attendre d'un homme aussi dévoué. (*M. Dubouzet.*)

Note 11, page 122.

L'hôpital se trouvant trop resserré pour permettre d'y établir tous les lits dont nous avions besoin, nous louâmes une vaste maison isolée, bien aérée, dans laquelle toutes les mesures nécessaires furent aussitôt prises; le lendemain nos hommes, ainsi que ceux de l'*Astrolabe*, purent y être transportés. A l'exception de quelques meubles que l'on se procura en ville, tous les autres objets et ustensiles furent fournis par l'administration coloniale, avec laquelle un compte courant fut établi pour les denrées et les remèdes.

Aussitôt que ce service urgent fut réglé et que nous fûmes assurés que tout avait été prévu pour le bien-être de nos malades, nous nous mîmes en devoir d'aller faire notre visite aux diverses autorités de la colonie.

Douze années s'étaient à peine écoulées depuis que j'avais vu Hobart-Town pour la première fois, et j'eus lieu d'être étonné des changements et des améliorations qui s'offraient à mes regards:

la ville avait pris un accroissement extraordinaire, le nombre des maisons avait plus que triplé. De beaux magasins, de vastes édifices se montraient là où je n'avais aperçu que des cases en bois; les rues, larges et bien alignées, garnies de trottoirs, étaient traversées de temps à autre par des calèches élégantes; tout était animé et présentait un air de vie et de bien-être. Les environs avaient subi une métamorphose non moins grande, et je me trouvai désorienté en cherchant dans mes souvenirs les lieux qui avaient été autrefois le but de mes promenades. Là où existait une forêt vierge s'élevait aujourd'hui de jolies habitations, de vastes jardins, des terrains en culture et en plein rapport. Le tableau avait totalement changé, tout portait l'empreinte de l'industrie et de la persévérance, tout annonçait une riche colonie, dont les progrès, déjà immenses, tendaient à s'accroître chaque jour.

J'avais lu dans un journal du Havre une note du capitaine Langlois, baleinier français, annonçant qu'une partie de la ville était éclairée au gaz, et j'avais eu, je l'avoue, la bonhomie d'y ajouter quelque foi. Je fus promptement désabusé, et je m'aperçus bientôt que notre compatriote avait puisé le fait dans son imagination, et avait usé un peu largement de la crédulité de ses lecteurs. Il est permis de tout espérer du temps, et il peut se faire qu'un jour ce mode d'éclairage soit adopté, d'autant plus que l'on exploite en ce moment des mines de houille qui s'annoncent devoir être riches et abondantes; mais il n'en est encore rien aujourd'hui, et l'exécution d'un pareil projet est encore tout entier dans l'avenir.

Les eaux de la montagne ont été, au moyen de canaux, amenées sur un point qui domine la ville, et remplissent constamment un large bassin fermé et entouré de grilles; de là, elles se distribuent dans diverses fontaines publiques qui suffisent aux besoins de la population; l'une d'elles est entièrement consacrée au service des bâtiments, et se trouve assez près du bord de la mer pour que les chaloupes n'aient besoin que d'une simple manche pour remplir les futailles. L'eau est abondante et de bonne qualité.

D'après le dernier recensement, au commencement de 1839, la

population de la Tasmanie se composait de 45,846 individus, dont 27,713 personnes libres, et 18,133 déportés pour méfaits. Hobart-Town, à elle seule, comprend 14,382 personnes, dont 10,829 libres et 3553 *convicts*. Ce chiffre tend constamment à augmenter, et chaque jour les navires amènent de nouvelles familles qui viennent se fixer dans une contrée où le sol promet à l'homme laborieux la récompense de son industrie et de ses peines.

A l'époque où nous nous trouvions alors, la récolte du blé n'était pas encore faite, mais elle s'annonçait devoir être productive. La colonie ayant dû, l'année précédente, envoyer une partie de ses produits à Sidney, qu'une sécheresse extraordinaire avait mise en pénurie, cette circonstance avait occasionné dans les denrées une hausse inaccoutumée dont tous les habitants attendaient la fin avec impatience. Le pain, la viande, les poules, les œufs, etc., s'y vendaient à un prix plus que double du prix ordinaire, et l'approvisionnement des navires était devenu très-difficile. Nous parvînmes néanmoins à compléter six mois de vivres pour chacune des deux corvettes, et nous nous procurâmes du biscuit de bonne qualité, en partie sur un bâtiment anglais, en partie chez M. Degraves, qui a établi des fours à une petite lieue de la ville, dans une charmante situation connue sous le nom de Cascade.

Nous avions eu longtemps l'espoir de sauver M. Goupil, dessinateur de l'expédition. Il s'était bien trouvé, dans le principe, de son séjour à terre, et paraissait reprendre ses forces, lorsque le 25 décembre il retomba dans un état de faiblesse qui devint alarmant, et causa à ses nombreux amis les plus vives inquiétudes. Dès lors il prévit que sa fin approchait, et acquit cette conviction avec un courage et une résignation admirables; il fit ses dispositions et dicta ses dernières volontés avec la plus grande netteté, et attendit la mort avec un calme parfait. Il s'éteignit, à une heure près, avec l'année 1839. Passionné pour la peinture, plein de talent, ayant un bel avenir, il avait fait cette campagne pour amasser des matériaux et pour travailler à sa réputation. D'un caractère agréable et d'un esprit en-

joué, toutes les personnes de l'expédition lui étaient attachées, et toutes sentirent vivement que sa mort leur enlevait non-seulement un ami, mais qu'elle était aussi une véritable perte pour l'expédition, personne ne pouvant entièrement le remplacer, non-seulement pour les lieux qui restaient à visiter, mais pour tirer tout le parti des nombreux dessins et des nombreuses esquisses dont il avait enrichi son portefeuille.

(*M. Jacquinot.*)

Note 12, page 122.

Le nombre de nos malades s'élevait à douze; on fut obligé d'en porter huit sur des brancards, vu l'état de faiblesse auquel ils étaient réduits. Ce furent les nommés Coutelenq, maître charpentier; Michel, Brunet, Baudoin, Martin, Stahl, matelots; Moreau, mousse, et notre pauvre camarade Goupil, dont l'état, qui avait été longtemps désespéré, s'était un peu amélioré, et pour lequel nous comptions principalement sur les bons effets de la terre. Tous, après avoir été si longtemps entassés dans un entrepont, privés d'air et de lumière, se sentaient renaître à la vie en se trouvant dans un appartement bien aéré, où ils pouvaient jouir de la vue du soleil. Le premier jour, malgré les soins et toutes les complaisances des employés de l'hôpital anglais voisin, beaucoup de choses manquèrent; nous fûmes obligés de débarquer divers objets de notre matériel, mais tout s'arrangea bien vite, et personne n'en souffrit.

Toutes les personnes de la ville et toutes les autorités parurent prendre un vif intérêt à notre position. Un jeune médecin de l'hôpital, M. Scott, dont je fis la connaissance, me rendit dès le premier jour, avec une parfaite obligeance, des services pour notre ami Goupil, que je n'oublierai jamais; il se montra d'une amabilité et d'une complaisance comme on en rencontre rarement chez des compatriotes, et qu'on pourrait à peine attendre d'un étranger.

Un digne et respectable ecclésiastique de la ville, le docteur

Terry, ministre catholique de la Tasmanie, dont la chapelle était voisine de notre hôpital, vint visiter à plusieurs reprises nos malades, et eut l'attention de recommander, le premier dimanche, les âmes de nos défunts aux prières des fidèles, en les engageant aussi à en adresser à Dieu pour le rétablissement de nos infirmes. Il fit tout cela d'un mouvement spontané, et acquit dès ce jour des titres à notre reconnaissance. Nous nous adressâmes à lui, quelques jours après, pour faire célébrer un service pour tous les officiers et marins morts dans la traversée; ce service eut lieu seulement le 25 décembre, car nous voulûmes profiter de l'occasion pour faire placer dans le cimetière catholique une pierre avec une inscription à leur mémoire.

Nous reçûmes, le lendemain de notre arrivée, la visite des officiers du 51e régiment, qui était alors en garnison à Hobart-Town; ils vinrent nous voir à bord amicalement, sans étiquette, genre de visite auquel nous fûmes très-sensibles; nous reçûmes peu après une invitation à leur *mess* pour le 16 décembre. Ils nous donnèrent un dîner des plus splendides; là, fut déployé un luxe qu'on ne rencontre guère que dans les *mess* des officiers de l'armée anglaise, bienfait de l'esprit d'association qui les régit, et dont l'adoption serait bien désirable tant pour le bien-être des officiers de notre armée que pour leur considération personnelle, qui se ressent toujours plus ou moins de la dignité de leur manière de vivre, du luxe et de l'élégance qu'ils peuvent déployer. Quelle que soit la différence qu'il y ait entre leur position et celle des officiers anglais, et dans le caractère national, il est certain qu'ils auraient beaucoup à gagner sous tous les rapports, en formant des *mess* comme eux, sauf les modifications indispensables à y apporter. Quelle différence ils trouveraient alors avec la vie misérable à laquelle ils sont condamnés dans les garnisons!

Le 25 décembre étant le *Box-day* des Anglais, toute la population fut en fête comme la veille, et la ville présenta un aspect plus animé qu'à l'ordinaire. Nous eûmes le spectacle de processions méthodistes de deux différentes confréries qui sortirent de la ville et furent camper pendant quelque temps sur la place

extérieure, bannières déployées. L'une d'elles ne se composait que de femmes habillées de blanc, qui avaient en tête leurs matrones. Cette promenade, qui n'avait rien de bien religieux, fut un vrai spectacle pour toute la population, et elle donnait la mesure des folles exagérations de ces sectes.

J'avais profité, depuis mon arrivée, de diverses matinées pour aller faire des courses dans les environs de la ville, tant du côté du jardin du gouvernement que de celui de Cascade-House, site charmant qui occupe une vallée étroite traversée par le lit d'une petite rivière, où un industriel habile, M. Degraves, a établi des moulins de toute espèce et de superbes brasseries, scieries, boulangeries, etc. J'avais aussi suivi le bord de la mer jusque près de Sandy-Bay. Le jeune Scott m'avait accompagné dans plusieurs de ces promenades, et m'avait fait connaître tous les jolis sites d'Hobart-Town. Le 27 décembre, il mit le comble à son obligeance en voulant bien me servir de guide jusqu'au sommet du mont Wellington. Nous choisîmes cette journée, afin de nous y trouver avec M. Dumoulin, qui, chargé des observations de physique, devait s'y rendre avec des guides qui devaient nous porter les vivres nécessaires pour nous restaurer des fatigues du voyage. Nous partîmes de sa maison, située dans *Campbell-street*, près de l'hôpital, à cinq heures du matin. Après avoir gravi les hauteurs qui bordent la ville, nous nous dirigeâmes du côté du flanc N. E. de la montagne, en traversant un pays très-accidenté, rempli de belles fermes et de défrichements, sur un assez joli chemin taillé dans une roche calcaire assez friable, qui suivait les bords d'une vallée sinueuse très-retirée. Nous franchîmes cet espace presque sans nous en apercevoir, en cherchant des plantes et en examinant les roches sur notre route. Comme tout était alors en fleur, je fis une riche moisson des premières, et remarquai une grande quantité de fossiles qui me parurent se composer principalement d'empreintes végétales très-grandes. Après avoir marché ainsi pendant une heure et demie environ, sans nous fatiguer, nous commençâmes à gravir la première pente, qui fut d'abord assez faible, mais qui s'inclina progressivement

jusqu'à rendre très-pénible la marche, avec le soleil ardent qui rayonnait déjà depuis plusieurs heures sur les flancs de la montagne. Nous ne tardâmes pas à ne plus trouver de chemin tracé ; la marche devint alors difficile, à cause des broussailles à travers lesquelles il fallait passer, et des troncs d'arbres abattus que nous rencontrions à chaque pas. La forêt, plus épaisse dans cette partie qu'on ne la trouve ordinairement dans la Tasmanie, se composait de grands *eucalyptus* et d'une espèce de pin très-gros, qui se trouvait surtout près du fond des ravins où le sol était plus frais et plus riche ; on remarquait une grande quantité de fougères, dont quelques-unes étaient arborescentes comme celles de certains pays tropicaux. A mesure qu'on s'élevait, cette végétation devenait de moins en moins vigoureuse, mais n'offrait pas de différences sensibles dans les espèces jusqu'à notre arrivée au pied du piton qui couronne les étages successifs de la charpente de cette montagne. J'étais déjà très-fatigué en y arrivant, et avant d'entreprendre cette dernière tâche, je fus obligé de reprendre haleine pour gravir ce dernier piton. Il fallut escalader successivement, en s'aidant des pieds et des mains, d'énormes blocs de granit entassés les uns sur les autres, pendant l'espace de près de trois quarts d'heure. Là, seulement, on commençait à apercevoir une végétation propre à cette zone, et je remarquai pour la première fois, au milieu de ces blocs, des serpents noirs qui passent pour très-venimeux, sur lesquels je craignais à chaque instant de mettre les mains ; un peu avant d'arriver au sommet, la pente devint tellement escarpée qu'il fallut user des plus grandes précautions pour éviter de poser le pied sur des fragments détachés qui glissaient quelquefois derrière nous avec fracas, et auraient exposé aux plus grands dangers. Nous réussîmes cependant à atteindre, à neuf heures et demie seulement, sans accident, le sommet de cette montagne fameuse. Il est formé d'un vaste plateau presque entièrement uni, d'un demi-mille environ de diamètre, entièrement dépouillé d'arbres et d'arbustes de toute espèce, car ceux-ci n'y paraissent que sous la forme rabougrie d'embryons peu reconnaissables, de quelques pouces,

et sont presque confondus avec le tapis de verdure qui couvre le surface de ce plateau. Les Anglais ont construit une petite baraque en pierre sèche pour servir d'abri à ceux que la pluie force à chercher un refuge qu'ils ne trouveraient nulle part ailleurs. Près de là est planté un mât de pavillon d'où, par un temps clair, on peut faire des signaux à la ville; mais un temps pareil est très-rare, car cette position est la plupart du temps voilée de nuages. Nous fûmes, en arrivant, heureusement gratifiés de cette faveur, et pûmes à nótre aise jouir du beau point de vue qu'on a de ce plateau. Comme le mont Wellington domine toutes les autres montagnes de l'île qui se trouvent dans son rayon, on a de là la vue la plus étendue qu'on puisse désirer; d'un côté, on voit l'Océan et les hautes falaises de l'entrée de Stormy-Bay, et l'embouchure majestueuse du Derwent, avec les nombreux caps, presqu'îles et îlots de ses bords, qui sont le plus heureusement accidentés; on suit, à partir de la ville, le cours de cette magnifique rivière jusqu'à une distance de plus de dix lieues à travers le sol éminemment riche et pittoresque de la vallée large qui forme son bassin. Là s'élèvent de distance en distance, depuis Newtown jusqu'à Norfolk, de petits hameaux destinés à former avant peu le noyau de villages et de villes; au delà, les cultures sont plus disséminées, et on voit encore une partie du pays sur la rive gauche, qui a conservé l'aspect sauvage d'avant la conquête, mais qui bientôt aura changé de forme. En tournant ses yeux vers l'ouest, on aperçoit les rives du canal d'Entrecasteaux, et l'entrée d'un autre bras de mer auquel Entrecasteaux donna le nom de rivière Huon, où se sont déjà fixés plusieurs colons, quoique le pays soit plus ingrat et plus montagneux; cet endroit servira de point de départ pour le défrichement de la partie ouest de l'île, celle qui a été jusqu'à ce jour la moins explorée. Nous avions à nos pieds Hobart-Town, avec ses rues larges et si régulières, ses jardins, ses édifices, la forêt de mâts qui remplissait son port, et toutes les jolies métairies situées dans son voisinage, qui donnaient à cette partie un aspect riant et animé. La brume ne nous laissa pas longtemps jouir de ce panorama ravissant;

nous employâmes alors notre temps à parcourir le plateau, à recueillir quelques fleurs et à y chercher de l'eau pour nous désaltérer. J'en sentais, pour mon compte, vivement le besoin, et fus heureux de trouver dans la partie nord du plateau un petit marais dont l'eau, renouvelée souvent par les pluies, était excellente. Nous attendîmes alors plus patiemment M. Dumoulin et sa caravane qui devait nous apporter notre déjeuner; mais notre attente fut vaine : ces messieurs s'étaient égarés en route, et n'atteignirent avec tous leurs instruments le sommet de la montagne qu'à cinq heures du soir. Nous y restâmes jusqu'à deux heures de l'après-midi, espérant toujours les voir arriver, et fûmes enfin obligés de nous contenter d'un peu de biscuit que j'avais eu la précaution de porter avec moi, déjeuner par trop frugal, bien différent de celui que j'avais promis à mon compagnon. Depuis que le ciel s'était couvert, le vent était devenu pénétrant; nous nous empressâmes donc de nous mettre en marche pour descendre la montagne, ce qui exigea dans le principe encore plus de précautions qu'en montant, car on courait risque d'être écrasé par les blocs de pierre qui se détachaient sur notre passage. A mesure que nous descendîmes, la température devint douce, le brouillard se dissipa, et nous n'avions pas encore atteint la limite de la forêt que déjà nous avions retrouvé le beau ciel du matin. A cinq heures seulement nous étions de retour à la ville, très-fatigués l'un et l'autre, et surtout très-affamés. Pour mon compte, j'étais néanmoins très-content d'avoir fait cette ascension. Les Anglais en font fréquemment le but de leurs parties, et on m'en avait souvent parlé dans les salons. Je recueillis dans cette course un assez grand nombre de plantes, et j'acquis surtout du pays l'idée la plus complète que je pouvais me procurer, sans voyager dans l'intérieur, ce qui était fort coûteux et ce qui exigeait un temps que je ne pouvais pas y consacrer. Le mont Wellington, qui est considéré ici comme le point culminant de Van-Diémen-Land, est à un peu moins de 4000 pieds de hauteur. J'évaluai à trois lieues le chemin qu'on est obligé de parcourir pour se rendre au sommet.

Déjà nos préparatifs de départ étaient faits; des arrangements avaient été pris pour les malades que nous laissions à l'hôpital, sous la direction de M. Hombron, chirurgien-major de l'*Astrolabe*. La journée du 31 décembre fut employée à régler tous les comptes et à embarquer le reste des provisions fraîches. Trois de nos hommes, qui furent jugés moins malades que les autres, rallièrent le bord; on s'était décidé à laisser M. Goupil, qui se trouvait dans un état désespéré, ainsi que les nommés Coutelenq, Michel, Brunet, Baudoin, Martini, Stahl, matelots, encore très-gravement malades; et les nommés Robert, capitaine d'armes, et Sureau, quartier-maître de timonnerie, chez lesquels la maladie avait pris un caractère chronique inquiétant. Nous avions réussi avec bien de la peine à recruter en tout douze hommes, dont six Anglais, ce qui nous faisait un effectif de soixante-six hommes.

Le 1er janvier, dès la pointe du jour, le pilote vint à bord, et nous mîmes à la voile; mais le vent s'étant élevé très-frais du sud, nous jetâmes l'ancre de nouveau à trois milles dans le S. E. de la ville par 30 brasses. Un peu avant d'appareiller, nous apprîmes avec un vif sentiment de peine que la mort venait de mettre un terme à la longue et pénible agonie de notre infortuné camarade et ami, M. Goupil, peintre de l'expédition, et ce fut pour nous un vif chagrin d'être privés, par notre départ, de lui rendre les derniers honneurs. Quoique ce malheur fût prévu depuis plusieurs jours, nous en fûmes tous très-impressionnés, car il n'était personne qui n'appréciât les heureuses qualités de cœur qu'il possédait, et ne vit avec beaucoup de peine un jeune talent, qui promettait autant que le sien, s'éteindre à la fleur de l'âge, après une longue et pénible campagne, à laquelle la passion des arts et des voyages lui avait fait tout sacrifier; jamais son noble caractère ne s'était mieux dessiné que dans sa longue et cruelle agonie, que nous lui vîmes supporter avec tant de courage et de résignation, et pendant laquelle il dicta, avec le plus grand calme, ses dernières volontés, donna des souvenirs à chacun de nous, pensa jusqu'au dernier moment à sa famille, et témoigna la plus vive reconnaissance à tous ceux qui lui donnaient des soins, et

qui lui portaient de l'intérêt ; il nous fit admirer à tous la manière dont il savait mourir et renoncer à l'existence brillante qu'il avait eue pendant si longtemps devant lui. Il reçut, jusqu'au dernier moment, les soins les plus assidus de M. Jacquinot, qui le soigna, pendant plus de deux mois que dura sa maladie, avec un dévouement digne des plus grands éloges, et qui, malade lui-même, ne voulut jamais confier à un autre la tâche de le veiller jusqu'à ses derniers moments ; il eût réussi à arrêter les progrès de cette affreuse maladie, si dès le principe elle n'avait frappé de mort ses organes. Au docteur Jacquinot fut réservé, dans cette circonstance, le chagrin le plus vif pour un médecin, celui de voir tous les secours de son art impuissants pour sauver l'ami auquel il était le plus attaché.....

Nous emportions avec nous assez de moutons et de cochons pour donner vingt jours de viande fraîche à l'équipage, du jus de limon anti-scorbutique, très-vanté des Anglais, et des pommes de terre. Avec toutes ces précautions, nous avions lieu d'espérer que le scorbut ne viendrait plus, comme dans le premier voyage, envahir nos bâtiments. (*M. Dubouzet.*)

Note 13, page 122.

Divers marchés ont été passés pour la fourniture des vivres et objets d'approvisionnement nécessaires aux deux corvettes. Le port d'Hobart-Town est loin d'offrir aujourd'hui les facilités du ravitaillement que les navires s'attendaient à trouver dans une colonie qu'on a dit si florissante. Par suite de la disette qui a affligé l'an passé la colonie de la Nouvelle-Galles, des quantités considérables de grains et de bestiaux ont été exportées de Van-Diémen pour ce pays. Mais en venant ainsi au secours de sa sœur dans le besoin, la colonie de Van-Diémen, qui se croyait le grenier de la Nouvelle-Galles, avait fait plus qu'elle ne pouvait faire, et s'était elle-même épuisée. La réaction n'a pas tardé à se faire sentir sur le marché d'Hobart-Town, où les prix déjà si élevés, ont

presque doublé par le seul fait des fournitures qui doivent nous être faites. On attend, dit-on, des navires de Sidney ou du Cap, et mieux que tout cela, la nouvelle récolte qui ne peut manquer d'améliorer un état de choses qui n'est pas loin d'une disette.

*ÉTAT des vivres fournis à la corvette l'*Astrolabe.

DÉSIGNATION DES DENRÉES.	QUANTITÉS.	PRIX DE L'UNITÉ. L.	sh.	pence.	OBSERVATIONS.
Farine	2320 kil.	»	1	1 1/3	Suivant le cours du change, le shelling vaut 1 fr. 20 c.
Biscuit	4500 —	»	1	0 1/2	
Vin	868 lit.	»	»	9 1/8	
Pain frais	932 kil.	»	1	1 9/16	
Viande fraîche (mouton)	376 —	»	1	4 2/3	
Cochons vivants	nombre 4	3	»	»	
Café	146 kil.	»	2	2 1/2	
Sucre	171 —	»	»	7 2/3	
Lard salé	1330 —	»	1	7 2/3	
Bœuf salé	403 —	»	1	4 9/10	
Fromage	42 —	»	3	6	
Légumes secs	2034 —	»	»	7 3/10	
Beurre	92 —	»	3	3 3/10	
Pommes de terre	400 —		»		132 fr. 90 c. les 400 kil.
Charbon de terre	2000 —		»		33 fr. 60 c. les 2000 kil.
Moutons vivants	nombre 8		»		336 fr. » les 8 moutons.
Montant total de la fourniture des vivres..... 20,261 fr. 30 c.					

Pour que le peuple puisse trouver sa subsistance avec des prix si élevés, il faut que les salaires suivent la même progression croissante. Aussi les gages d'un simple manœuvre sont-ils de un dollar et même plus, et la journée de l'ouvrier s'élève-t-elle à deux et

jusqu'à trois dollars. Le crédit et les banques peuvent seuls soutenir un tel état de choses et lui donner même un vernis de prospérité.

L'excellent accueil que nous avons reçu à Hobart-Town nous en a rendu le séjour fort agréable ; mais l'étranger qui voudrait se fixer dans cette ville, ne pourrait y trouver les mêmes agréments s'il ne jouissait d'une très-grande fortune, et s'il ne parvenait à s'isoler un peu de cette tourbe d'aventuriers, brocanteurs et filous, qui forme plus des trois quarts de la population de la colonie. Grâce aux fréquentes relations de Hobart-Town avec la métropole, l'Inde et la Nouvelle-Galles, cette ville est assez animée, et offre des ressources en tout genre ; dans ses rues, que sillonnent d'élégants équipages, se trouvent quelques vastes magasins qui offrent aux chalands le pompeux étalage des produits des deux mondes. Comme à Londres, comme à Paris, les regards sont plus d'une fois éblouis par ces tissus de couleurs variées, ces cristaux aux mille facettes, cette argenterie aux formes bizarres, ces porcelaines, ces glaces et ces meubles destinés à parer la femme, à orner la table ou le salon du riche. On ne peut faire un pas sans rencontrer des tavernes, où d'affreuses boissons, sous les noms augustes de Champagne, Bordeaux, Madère et Cognac, offrent des séductions d'un autre genre ; ces établissements, qui se multiplient d'une manière effrayante, sont d'autant plus funestes à la population, qu'ils sont accessibles au pauvre comme au riche, au misérable convict comme au négociant opulent. Aussi, malgré les sociétés de tempérance, l'ivrognerie et toutes les misères qui l'accompagnent font-elles chaque jour de nouveaux progrès, ce qui doit tendre à dégrader la population, au lieu de la réformer.

(*M. Roquemaurel.*).

Note 14, page 122.

La Tasmanie est divisée en deux provinces : celle du sud, dont Hobart-Town est la capitale en même temps que le siége du gouvernement général, et celle du nord ayant pour capitale la ville de Launcestown, située sur les bords de la Tamar, à quarante milles environ de l'embouchure de cette belle rivière. La troisième ville de la colonie est celle de New-Norfolk, située sur le Derwent, à vingt-deux milles au-dessus d'Hobart-Town.

Le chiffre de population de la Tasmanie est de 45,846 habitants ; il se divise en 27,713 habitants libres, et 18,133 convicts, dont 16,069 du sexe masculin et 2,064 femmes. Sur les 18,133 condamnés, 3,343 sont dans les maisons de correction ou employés aux travaux forcés (*hard labour*), et 1,453 sont dans la presqu'île de Tasman. La population d'Hobart-Town était, au 1er janvier 1839, de 14,382 âmes, dont 2723 convicts mâles et 830 femmes déportées. Celle de Launcestown était de 6,136 âmes, dont 1,509 convicts mâles et 274 femmes ; et celle de New-Nolfolk de 2,060 individus, dont 841 convicts mâles et 116 femmes.

Richmond, quatrième ville de la colonie pour l'importance, quoique plus peuplée que celle de New-Nolfolk, compte 3,949 habitants, dont 1,208 convicts, 1,128 mâles et 80 femmes.

La Tasmanie proprement dite ne renferme plus un seul de ses habitants primitifs, les Anglais les ont fait disparaître en les traquant comme des bêtes fauves, dans le principe de l'occupation, et en leur faisant une guerre à mort. Une seule tribu avait survécu à la destruction de cette race ; poursuivie dans les montagnes, chassée de retraite en retraite, elle a été acculée à la mer au nord de l'île. Le gouvernement l'a forcée alors à quitter sa terre natale et l'a transportée sur l'île Flinders, dans le détroit de Bass ; 42 aborigènes du sexe masculin et 40 du sexe féminin sont tout ce qui reste aujourd'hui de la population primitive de cette grande île, et avant longtemps ce reste malheureux

et transplanté aura entièrement disparu. Le nombre en diminue chaque jour ; dans un demi-siècle à peine on cherchera en vain les traces des aborigènes de la Tasmanie. Nous n'avons pu en voir qu'un seul pendant notre séjour à Hobart-Town ; c'est un enfant de 9 à 10 ans que le gouvernement élève pour l'emmener sans doute en Angleterre comme une bête curieuse. Cet enfant, aussi noir que les Australiens que nous avons vus au nord de la Nouvelle-Hollande, m'a paru moins laid et moins stupide que ceux-là ; déjà la teinte d'éducation qu'il a reçue a changé sa nature.

La Tasmanie compte seulement deux églises catholiques, au milieu de trente temples appartenant aux diverses sectes protestantes. Les catholiques libres sont au nombre de 2288, dépendant des curés d'Hobart-Town et de Launcestown, qui sont obligés de se transporter dans toutes les villes et villages sous leur direction pour exercer leur ministère ; aussi leurs devoirs sont-ils très-difficiles à remplir.....

Les évasions des convicts sont fort rares du côté de la terre, mais on a quelques exemples d'évasion par mer d'une audace extraordinaire ; voici celles qu'on m'a racontées. Six convicts bien déterminés s'emparèrent d'une embarcation appartenant au commandant du Port-Arthur, légère baleinière plus faite pour naviguer sur un étang que pour se hasarder en pleine mer sous ces latitudes orageuses ; échappant à toute poursuite, ils réussirent à gagner la Nouvelle-Hollande, où ils se donnèrent d'abord comme de malheureux naufragés, mais la police fut bientôt sur leurs traces ; ils furent repris et ramenés à Hobart-Town.

Dix autres condamnés, transportés par un brick du Port-Davis au Port-Arthur, se révoltèrent dans la traversée, mirent à terre le capitaine et les matelots du brick, ainsi que les soldats chargés de leur escorte, et firent route pour la côte du Chili où ils échouèrent le navire dont la cargaison en eau-de-vie avait déjà fort diminué ; arrivés à Valparaiso comme naufragés, ils reçurent tous les secours dont ils avaient besoin ; mais ils furent repris plus tard, conduits à Sidney et pendus pour servir d'exemple.

Quelques convicts eurent assez d'audace pour enlever dans le golfe même d'Hobart-Town et en plein jour, une petite goëlette de seize tonneaux, sur laquelle ils firent route pour les côtes de la Chine, où ils arrivèrent fort heureusement. L'un d'eux retourna en Angleterre; il y fut de nouveau repris de justice pour cause de vol et vint de rechef au Port-Arthur, où il avoua sa participation à l'enlèvement de la goëlette en question. Ces évasions, quoique rares, ont fait redoubler de vigilance, mais je doute que l'autorité parvienne à les arrêter complétement.....

Peu à peu nous réussîmes, grâce à la bonne réputation de notre navire, car les bâtiments de guerre surtout ont une bonne ou une mauvaise réputation parmi les matelots, selon que leurs équipages sont bien ou mal traités; peu à peu, dis-je, nous vîmes rallier à nous une dizaine de matelots tant français qu'anglais. Dès lors, notre départ ne fut plus mis en doute et je me vis au comble de mes vœux; j'allais faire une seconde campagne au sud, que je désirais depuis si longtemps, et cela sans quitter mon navire, ce qui complétait mes souhaits. Notre destination n'était plus un mystère; tout le monde savait que nous retournions dans les mers polaires, et je dois dire que personne dans les deux équipages ne témoigna le plus léger mécontentement. Le souvenir des fatigues et des peines de la première exploration, joint aux pertes que nous venions de faire si récemment, aurait pu justement décourager nos matelots si horriblement maltraités depuis notre départ de France, mais il n'en fut rien, et ce qui est remarquable, c'est que pas un ne laissa échapper un murmure dans cette circonstance; on aurait dit que chacun d'eux sentait qu'après avoir échoué une première fois, il importait à notre honneur de faire une nouvelle tentative.

(*M. Montravel.*)

Note 15, page 154.

Le 14 janvier, un peu après midi, le ciel se chargea de nouveau, les rafales recommencèrent accompagnées de grains de neige et

de grêle ; tout autour de nous nous apercevions des vols considérables de pétrels qui paraissaient poursuivre quelques bancs de poissons.

A huit heures trente minutes du soir, nous perdîmes le nommé Pousson, matelot de première classe. Cet homme, qui n'avait commencé à ressentir quelques coliques que peu de jours avant notre départ d'Hobart-Town, n'était pas à cette époque dans un état à être laissé à l'hôpital, et ne donnait pas d'inquiétude. La dyssenterie avait fait chez lui des progrès rapides depuis que nous avions repris la mer, et elle avait déjoué tous les secours de la médecine.....

Dans la soirée du 19, nous nous trouvions entre deux longues lignes parallèles de gros glaçons, peu éloignés les uns des autres, et paraissant se diriger du nord au sud ; nous gouvernions au plus près tribord amures, pour doubler ceux qui se trouvaient sous le vent, lorsque le calme survint et fut peu après suivi de brises légères et variables, qui, tout en nous forçant à manœuvrer constamment, ne nous permirent de faire que fort peu de chemin. Vers les sept heures du soir, nous aperçûmes devant nous, à une grande distance et s'étendant du S. au S. O., une ligne noire élevée au-dessus de l'horizon, que nous prîmes d'abord pour une panne de brume, et à laquelle nous fîmes peu d'attention ; mais bientôt, ne la voyant nullement changer de forme ni de position, quelques personnes commencèrent à penser que ce pouvait bien être la terre, et nous fîmes tous des vœux pour que cette idée se réalisât. Les apparences étaient réellement en faveur des croyants, et néanmoins je n'osai encore m'y abandonner, connaissant toutes les déceptions qu'avaient éprouvées plusieurs navigateurs, qui, après être restés longtemps sous l'impression de la réalité, avaient fini, en approchant, par voir leurs découvertes s'envoler et s'évanouir. Je me couchai dans le doute et tourmenté par le désir de faire du chemin, de manière à résoudre un problème qui nous offrait un si puissant intérêt. A deux heures du matin, je montai de nouveau sur le pont ; le soleil était sur le point de se lever, le temps était magni-

fique et l'horizon bien dégagé. Je portai immédiatement mes regards sur le point où l'on avait cru voir la terre, et je trouvai les apparences plus fortes que jamais. Bientôt, à l'aide d'une longue-vue, je distinguai, au milieu des couches de neige, des bandes plus foncées qui me laissèrent si peu de doute, qu'ayant été hêlé quelques heures après par le commandant d'Urville qui désirait savoir ce que nous en pensions, je n'hésitai pas à lui répondre que nous avions évidemment la terre en vue, et que c'était l'opinion générale à bord de la *Zélée*. Malheureusement le calme persistait et les corvettes gouvernaient à peine; chacun soupirait après un vent qui pût nous permettre d'approcher et d'éclairer quelques consciences qui restaient encore incertaines......

Le 21, à six heures trente minutes, la fraîcheur étant très-faible, le commandant d'Urville profita de cette circonstance pour envoyer MM. Dumoulin et Coupvent sur une grosse glace, afin d'y faire des observations magnétiques; peu après leur départ, ayant aperçu près de la côte quelques îlots qui présentaient leurs flancs à nu, il expédia un canot de chacune des corvettes avec un officier et un naturaliste, qui reçurent l'ordre de les explorer. Favorisées par le temps, ces embarcations atteignirent sans difficulté l'une de ces petites îles, et nos messieurs purent se convaincre qu'elle faisait partie d'un petit archipel composé d'une quinzaine d'îlots, peu espacés entre eux et éloigné de trois à quatre milles de la grande terre. Ils étaient de retour à bord à onze heures, rapportant plusieurs échantillons de pierre et quelques pingouins. Leurs recherches ne leur avaient offert rien de plus : pas une coquille, pas le moindre signe de végétation. M. Dubouzet, lieutenant de vaisseau, second de la *Zélée*, avait planté le pavillon national sur cette terre mystérieuse.

Nous hissâmes immédiatement les canots, et profitant d'une brise d'est qui venait de s'élever, nous continuâmes à nous avancer au S. O. et à l'O. S. O., ayant constamment la terre en vue, et ne rencontrant que peu de glaçons.

(*M. Jacquinot.*)

Note 16, page 154.

Le 15 janvier, le vent tomba un peu et le ciel devint moins sombre. La nuit fut à peine sensible; à quatre heures du matin, nous aperçûmes à l'horizon notre première île de glace; elle fut loin de produire sur nous le même effet que celles du premier voyage; néanmoins chacun la considéra avec intérêt, nous en passâmes à environ deux milles, on lui trouva 350 mètres environ de longueur et 20 mètres d'élévation. Cette glace se trouvait sur le parallèle de 60° 15' latitude sud, et nous avions dépassé la route de Cook, qui, en mars 1773, fut obligé, à cause de l'état avancé de la saison, de faire route au nord avant d'essayer de passer cette latitude. La mer où nous nous trouvions n'avait donc été encore sillonnée par aucun navigateur. Les circonstances nous paraissaient favorables pour aller au sud.

Dans la matinée du 19, nous vîmes une douzaine d'îles de la plus grande dimension, disséminées autour de l'horizon : leur forme était généralement plate et leur hauteur variait de 30 à 35 mètres. Nous aperçûmes plusieurs baleines qui soufflaient au milieu de ces îles; nous vîmes beaucoup d'albatros fuligineux et de pétrels antarctiques, et nous entendîmes, pour la première fois, le cri des pingouins. La vue de ces îles, dont les faces perpendiculaires, éclairées par les rayons du soleil, rendaient des reflets de couleurs on ne peut plus brillantes, donnait à la navigation des points de repère pour reposer la vue, et nous nous plaisions à les regarder, oubliant combien, par un temps sombre, brumeux ou neigeux, leur agglomération nous donnerait d'inquiétude. Le vent diminuait à mesure que nous avancions dans le sud, mais le froid devenait beaucoup plus vif; la mer prit dès lors une température constamment au-dessous de zéro, qu'elle conserva longtemps, et la température de l'air oscilla entre 1,0 et 3,5. Le 19, à midi, nous étions par 65°, 40" de latitude sud et 139° 1" de longitude est. Nous continuâmes à courir

au sud avec la plus grande sécurité, grâce à la pureté du ciel et à l'absence complète de nuit, et nous nous flattâmes, malgré l'augmentation des îles de glace, de ne pas rencontrer les banquises avant le cercle polaire.

Le soir, nous gouvernâmes entre deux chaînes de grandes îles de glace qui se rapprochaient de plus en plus à mesure que nous avancions, à tel point qu'à huit heures du soir on en comptait quarante à l'horizon. On crut alors voir la terre dans le sud, cette partie de l'horizon offrait des blancheurs qui rappelaient celles des banquises ou des terres neigeuses, chacun reconnaissait ces indices, mais peu de personnes osaient se flatter que ce fût la terre. On ne perdit pas de vue cette partie de l'horizon. Ces apparences se dessinèrent de plus en plus, et à notre grande joie, à deux heures du matin, au moment où le soleil, qui n'avait fait que quitter très-peu de temps l'horizon, vint à se lever, son disque éblouissant éclaira pour nous une grande terre qui s'étendait depuis l'E. S. E. jusqu'au S. O.; à quatre heures du matin il n'était plus possible de contester son existence.

Nous nous en approchâmes seulement de quelques milles dans la matinée. Malheureusement le vent nous abandonna. De folles brises du S. E. et du S. O. nous forcèrent de courir des bordées au milieu des îles de glace qui cachaient presque en entier la côte et ne laissaient apercevoir que les hauteurs qui se détachaient fort peu du ciel, mais assez cependant pour qu'on pût reconnaître à leur élévation que ce n'était ni une banquise, ni des îles de glace; à huit heures, nous passâmes très-près de l'*Astrolabe*; le commandant d'Urville nous hêla au porte-voix pour savoir ce qu'on pensait à bord de ce qui était en vue; nous lui répondîmes que l'opinion était unanime que c'était la terre. A son bord, beaucoup de personnes en doutaient encore. Pour nous, nous nous regardâmes comme si certains que c'était elle et que nous dépassions le cercle polaire, que nous fêtâmes le jour même la découverte et le passage de ce cercle fameux qui, pour la rareté du fait, mérite une cérémonie autant que l'équateur. La joie la plus vive régna toute la journée à bord; nous portâmes des toasts

à nos familles et à nos amis, qui ne se doutaient guère alors que nous étions à pareille fête ; car chacun de nous leur avait laissé prudemment ignorer que nous retournions dans la mer Glaciale.

(*M. Dubouzet.*)

Note 17, page 154.

Le temps est magnifique, les corvettes sont entourées d'une grande quantité de glaces, toutes très-élevées. La brise est à l'est, joli frais, et nous en profitons pour nous rapprocher de la terre que nous dévorons des yeux ; mais pour y arriver, nous sommes obligés de donner tête baissée à travers un véritable labyrinthe d'îles de glaces, qui heureusement offre des passes praticables. Tantôt c'est une rue longue et étroite, bordée d'édifices majestueux, aux dômes étincelants ; tantôt ce sont des palais aux arcades bien découpées, où se reflètent les plus brillantes couleurs du prisme. Ici une vaste baie, plus loin un cap sourcilleux. Nos navires glissent silencieusement, effleurant parfois, du bout de leur vergues, ces imposantes masses qui souvent dominent leur mâture. Sauf le cri rauque et discordant des pingouins, rien ne vient troubler le silence de ces majestueuses solitudes.

La redoutable barrière est franchie, la mer est plus dégagée et nous pouvons gouverner droit sur la terre ; devant nous se développe une masse blanche de 12 à 1500 pieds de hauteur, elle s'étend à perte de vue ; de loin en loin apparaissent des ondulations qui semblent annoncer des vallées, des collines ; le rivage n'offre qu'un amas confus de glaçons formant tantôt des caps, des pointes avancées, tantôt des baies aux falaises déchirées, bouleversées sans doute par quelque convulsion de la nature qui en a violemment séparé les masses flottantes que nous avons rencontrées au large.

Nous prolongeons à petite distance cette côte de nouvelle espèce ; de toutes parts nos lunettes fouillent, interrogent les recoins les plus reculés : partout la désolante blancheur monotone

de la neige, pas le plus petit morceau de roche ; souvent le cri de terre retentit du haut de la mâture, chaque fois ce sont des émotions nouvelles, mais chaque fois aussi nous pouvons nous convaincre que ce ne sont que des ombres, des reflets fantastiques.

Cependant, il est cinq heures du soir, nous contournons un cap de glace qui s'avance de 5 à 6 milles au large de la terre ; la brise, faible et incertaine depuis quelque temps, nous pousse juste assez pour nous le faire doubler, puis nous abandonne tout à fait sur une mer dont la surface, aussi unie que celle d'un lac, n'est plus troublée que par le plongeon de quelque pingouin.

Une glace énorme, et dont la base paraît accessible, flotte à côté de nous. MM. Dumoulin et Coupvent partent pour y faire des observations magnétiques. Pendant que ces messieurs cheminent vers leur observatoire, nous sommes tous réunis sur la dunette. Le temps est admirable, et, chose merveilleuse dans ces régions, le ciel est d'une pureté sans tache ; chacun s'amuse à contempler les formes bizarres qu'offrent les glaces qui nous entourent. Pour la centième fois j'interroge de ma longue-vue ces masses de neige et de glaces, lorsque j'aperçois des taches roussâtres, rugueuses, qui ne pouvaient appartenir qu'à des roches, à de véritables roches. Je les fis remarquer au commandant, mais souvent trompé dans la journée, il se refuse d'abord à y croire. Bientôt cependant de nouvelles taches se découvrent, cette fois il est impossible de ne pas être convaincu ; car, quoique éclairées par le soleil, ces taches conservent une teinte uniforme, et ressortent parfaitement en noir sur la neige d'où elles surgissent.

Le commandant donne l'ordre de mettre un canot à la mer; on l'arme avec six hommes vigoureux, car la distance est grande ; on embarque un compas, de la bougie, tout ce qui peut être nécessaire, dans le cas où la brume viendrait le surprendre en route ; je suis de service : à moi donc le commandement du canot, à moi l'honneur de fouler le premier cette terre vierge de pas humains. Rien ne peut égaler mon bonheur. Qu'elles devaient être puissantes les émotions qui ont dû assaillir le cœur des navigateurs qui les premiers dans la carrière ont doté leur pays de la décou-

verte de ces magnifiques contrées couvertes de la plus luxuriante végétation et de nombreuses populations !

Je pars accompagné de MM. Dumoutier et Lebreton ; mes hommes, pleins d'ardeur, impriment au canot une vitesse inaccoutumée. Hardi, matelots ! la yole de la *Zélée* nous talonne ; il faut arriver les premiers ; mais je n'ai pas besoin de les stimuler : obéissant à leurs bras vigoureux, l'embarcation dévore l'espace.

Les corvettes baissent sensiblement à l'horizon, et bientôt nous ne distinguons plus que leur mâture ; la côte, au contraire, se découvre davantage; nous ne pouvons plus douter que ce ne soit de la terre ; les matelots redoublent d'énergie et nous entrons au milieu d'un labyrinthe de glaces qu'il faut traverser pour arriver au but.

De ma vie je n'oublierai le magique spectacle qui s'offrit alors à nos yeux.

Sauf le grandiose, nous aurions pu nous croire au milieu des débris de l'une de ces imposantes cités de l'antique Orient récemment bouleversée par un tremblement de terre.

Nous naviguions, en effet, au milieu de gigantesques débris, affectant les formes les plus bizarres : ici des temples, des palais aux colonnades brisées, aux superbes arcades ; plus loin le minaret de la mosquée, les flèches aiguës de la basilique romaine ; là-bas, une vaste citadelle aux nombreux créneaux, dont les flancs déchirés paraissent avoir été frappés par la foudre ; sur ces majestueux débris règne un silence de mort, un silence éternel, jamais la voix de l'homme n'avait encore retenti dans ces solitudes glacées. Au milieu de cette scène majestueuse, nos embarcations, le pavillon de France en poupe, glissent calmes et recueillies ; mais le cœur bat vivement, et soudain un long cri de Vive le roi ! vient saluer la terre.

C'est elle, en effet; la voilà ! nous la touchons, et nos brillantes couleurs se déroulent et flottent majestueusement sous le cercle polaire, au bruit de nos hourrah d'allégresse, sur une rude roche de granit rougeâtre, dominée par douze cents pieds de glaces éternelles!

Mais il nous faut des souvenirs ; il faut qu'un de ses fragments vienne rappeler à chacun de nous, dans ses vieux jours, qu'il a mis le pied sur un sol nouveau ; pics et marteaux retentissent à l'envi ; le roc est bien dur, mais il ne peut résister à nos efforts, et bientôt de nombreux débris remplissent le fond des canots.

Quelques inoffensifs pingouins, seuls habitants de ces lieux, se promènent près de nous ; malgré leurs protestations, nous les emmenons comme de vivants trophées de notre découverte.

Mais la brise s'élève fraîche et froide autant que la glace sur laquelle elle passe pour arriver jusqu'à nous. Nous en profitons pour mettre à la voile et saluons la terre, qui disparaît, de trois cris de Vive le roi !

La bonne brise nous pousse rondement ; à 11 heures et demie nous atteignons les corvettes ; tout le monde est sur le pont ; tous nous attendent avec anxiété ; la vue de nos trophées excite des transports de joie, notre découverte est constatée et reçoit le nom de terre Adélie.

Nous étions alors par 66° 29' de latitude sud et 138° 21' de longitude à l'est du méridien de Paris.

(*M. Duroch.*)

Note 18, page 154.

Le 18, nos matelots imaginèrent, pour célébrer le passage du cercle antarctique, une fête semblable à celle que les marins sont dans l'habitude de faire lorsqu'ils traversent l'équateur. Dans la soirée, le père Antarctique, frère supposé du père la Ligne, a envoyé une missive au commandant d'Urville, pour lui annoncer son arrivée pour le lendemain, à l'occasion du passage du cercle polaire ; la suite du baptême de la Ligne sera la communion avec le pain et le vin.

Voici le contenu de cette dépêche :

Antarctique XIXe du nom, au capitaine de vaisseau Dumont-d'Urville commandant l'*Astrolabe*, salut et amitié.

Voici la seconde fois que votre navire se trouve aux portes de mon empire hyperboréen ; j'ai cru donc qu'il était de mon devoir, en voyant tant d'audace et de persévérance, d'entrer en pourparlers avec vous ; quelque nom que vous donniez à ma capitulation, elle n'en sera pas moins honorable pour moi.

Quand, il y a deux ans, vous voulûtes pénétrer des secrets que nul autre mortel n'avait connus, je reçus un message de mon frère *Ligna*, me conjurant de mettre obstacle à votre dessein, jaloux qu'il était de vous faire connaître les détails de son empire; c'est alors que je vous arrêtai, vous savez comment.... Toutefois, pour garder un souvenir de vous, j'ai conservé sous verre le coupe-glace qui formait l'avant de votre navire; il se trouve dans mon cabinet d'antiquités à *Pinguinopolis*. (salle III, tiroir A, etc.)

Avant la révolution de Juillet, nul, si ce n'est Cook que m'avait recommandé mon frère *Ligna*, n'avait pu pénétrer dans mon empire; mais à présent que mes sujets révoltés, prenant exemple sur ceux de votre roi, ont tué mes gendarmes et mes gardes municipaux, je ne puis opposer à la curiosité des navigateurs que quelques glaçons; encore ne faudrait-il pas qu'ils eussent toujours affaire à des navires comme l'*Astrolabe*.

Cette année l'hiver n'a pas été rigoureux, en sorte que mes glacières ne sont pas bien approvisionnées; nul obstacle convenable ne s'opposera donc à votre entrée dans mes Etats. Ne vous effrayez pas de quelques glaçons épars sur mes frontières, ce sont de petits encouragements que je vous envoie, des preuves de ma puissance que j'étale aux yeux des mortels. Tel un gendarme, arrêtant un membre de la Société des Droits de l'Homme, ne le frappe que du plat quand il pourrait le couper avec le tranchant de son sabre.

Vous entrerez donc dans nos Etats, mais vous vous conformerez aux formalités exigées par notre loi; vous avez été baptisés par mon frère, vous communierez avec moi; l'eau vous a purifiés dans votre baptême tropical; pour entrer chez moi: vous communierez sous les espèces du pain et du vin : seulement, commandant, je vous préviens que mes caves sont un peu dégarnies.

La bière dont j'avais fait provision pour vous est presque épuisée, aussi faut-il que je la ménage.

Toutefois, j'espère vous recevoir, moi et ma cour, demain lundi aux frontières de mon empire.

Fait en notre palais impérial, à Pinguinopolis, lat. 90° 00'-00", long. 00° 00'-00" dans toutes les directions, — ce jourd'hui dimanche 19 du mois solsticial, année 1839 de l'hégire polaire.

ANTARCTIQUE.

Pour copie conforme,

PÉTROLOPHILE, 1er ministre.

P.-S. Notre ambassadeur Glaciolithe sera, comme à l'ordinaire, logé et défrayé par le navire visité.

Nota bene. Ce jeune homme sera sans doute altéré par sa longue course, je vous prierai de l'abreuver; votre commis aux vivres réglera ces dépenses avec notre chargé du détail des vivres.

Les instructions du père Antarctique furent ponctuellement suivies, et on envoya le messager se rafraîchir à la cambuse.

Le lendemain, l'ingénieur des régions polaires vint, de la part de son souverain, frère du père la Ligne, accompagné du premier ministre *Pétrolophile*, annoncer au commandant d'Urville l'arrivée du souverain et de sa cour, conformément à la lettre reçue la veille.

Un envoyé, qui avait le plus grand rapport de costume et de manières avec notre Robert Macaire européen, prit le commandement du navire pour lui faire franchir le point dangereux du cercle polaire où son souverain nous attendait.

Les ordres se succédèrent avec tumulte; le pilote des régions polaires parvint à faire à lui seul autant de bruit que dix officiers-modèles.

« Brassez babord la civadière! Larguez la balancine du con-
« tre-cacatois de perruche! Larguez le perroquet de civadière!
« Pesez le bras du battant de cloche. »

On répondait à ces commandements par de grands éclats de rire. Pendant ce temps, l'ingénieur des terres polaires, armé d'une boussole d'inclinaison improvisée par le charpentier, ornée

d'une aiguille en fer-blanc, occupait et gourmandait les timoniers, qui écrivaient les résultats suivants de ses observations:

1er plan perpendiculaire. — Haut. 182° 15' 12" 14''' 25''''.

— Bas. 752° 4' 15" 13''' 12'''', etc.

Et ainsi du reste. Enfin, reconnaissant que son aiguille était influencée, il y piqua une patate, et la trouvant verticale, il annonça le pôle magnétique..... il remit ensuite au commandant le plan de la baie de la Communion et des terres voisines, où se trouvait le pôle magnétique rayonnant comme un soleil, le volcan des Pétrels, la pointe Pingouin, etc., etc.

Enfin, le grand moment arriva, on héla un navire et l'on vit apparaître le père Antarctique légèrement vêtu d'une veste blanche, ruisselant de sueur, quoiqu'à l'abri d'un parasol, et tenant au bras madame son épouse, une grosse dondon, représentée par un novice auquel on avait adapté une paire d'appas de dimension et une cornette blanche; il s'avança gravement vers la dunette et présenta au commandant sa cour, ainsi composée : Le grand chancelier habillé en marquis, orné d'un chapeau à claque de trois pieds de hauteur, en toile goudronnée, avec une énorme cocarde, d'un habit à queue et d'une épée en civadière; un abbé et toute une séquelle d'enfants de chœur, de bedeaux et de suisses; c'était un gaillard de six pieds, qui paraissait faire un œil peu canonique à madame Antarctique.

Un naturaliste habillé en charlatan, remorquait après lui une masse de squelettes, de peaux, d'avanos, etc., etc. — Puis un gabier peint à la chaux en pingouin, distribuait des gourmades au naturaliste qui prétendait l'empailler. — Enfin, un phoque, dont le père Antarctique fit présent au commandant, comme une espèce particulièrement curieuse.

L'autel avait été préparé à tribord, près du grand mât. L'abbé, suivi de tous les enfants de chœur, bedeaux, etc., s'y dirigea avec componction, se recueillit un instant, et purifiant le pain et le vin, cassa une croûte et s'administra une bonne rasade, puis se retournant vers les fidèles qui l'entouraient, il leur adressa la parole en ces termes :

FINIBUS TERRÆ GLORIA.

C'est aux confins du monde qu'est l'immortalité.

(Ces paroles sont tirées de saint Passe-Avant, chapitre IX, verset 18.)

C'est avec un sentiment profond de plaisir et de peine tout à la fois, que je me retrouve parmi vous, vieilles connaissances, vieux habitants de l'empire des mers; favoris du père *Ligna*, vous l'êtes aussi du père *Actarctique*, son frère cadet. Jadis vous m'avez vu frais et brillant de la gloire du premier, distribuant mes bénédictions pontificales à droite et à gauche; que j'étais heureux alors! Je recueillais sur ma face toute une moisson de roses et de lis, mes joues fraîches et rebondies attestaient hautement l'excellence de la cuisine *lignatique;* mon nez rouge et bourgeonné disait assez clairement que les bidons de nectar n'étaient pas les seuls que je connaissais. Avec quel plaisir je voyais tous les jours se dessiner plus distinctement un troisième étage à mon menton déjà bismonté! *Peccavi*, j'ai péché! Adieu, palais, adieu, repas splendides, l'ignoble pingouin a remplacé les friandes côtelettes d'albatros, les hures savoureuses des marsouins, les délirantes gibelottes de baleine; *peccavi*, j'ai péché! adieu, vignobles, adieu, vous aussi clysoirs qui veniez si voluptueusement verser une bienfaisante eau chaude dans mes intestins enflammés au fort de mes digestions laborieuses; *peccavi*, j'ai péché! vos plaisirs ne sont plus faits pour moi dans cette vallée de larmes, *in hac lacrymarum valle. Mea culpa, mea maxima culpa.*

Mais, me direz-vous, quel crime a donc pu t'exclure de cette cour dont tu faisais l'ornement? Quel crime? Hé! mon Dieu, une simple peccadille : Confesseur *ex voto* de madame la *Ligne*, chargé, par conséquent, de veiller à sa conduite, j'eus le tort de ne pas avertir à temps le père *Ligna*, de certain ornement qu'un de ses courtisans voulait ajouter à son noble port; eh bien! le croirez-vous? mon noble seigneur ne s'accommoda pas de cette coiffure qui fait fureur en Europe, et mon postérieur souffrit de ce caprice; il me fit subir la peine du talion en m'envoyant un grand coup de pied dans le ... !!!; et, non content de tout cela, m'exila

à Pinguinopolis, *super flumina Babylonis,* auprès de son frère, qui, sur la nouvelle de plusieurs expéditions dirigées vers les rives de son royaume, avait besoin d'un aumônier. Vous êtes les premiers depuis Cook qui receviez les honneurs de la communion des adeptes : plusieurs se sont déjà présentés, mais l'accueil le plus froid les recevait partout ; le front de glace de mon nouveau seigneur ne se dérida pas en faveur de ces entreprises vaines et téméraires, ils s'en retournèrent chez eux la queue entre les jambes, avec quelques côtes brisées, bien contents d'en être quittes à si bon marché... Cependant, il faut avouer que ce n'est pas précisement sur votre bonne mine que le père *Antarctique* veut bien vous recevoir dans ses Etats ; s'il vous en souvient bien, il y a deux ans, ses étreintes n'étaient pas, à s'y méprendre, celles de l'amour, mais bien celles de la haine. Je vous en donnerai pour preuve le taille-glace que l'on voit encore déposé en son cabinet d'antiquités à Pinguinopolis.

Les différentes expéditions qui nous arrivèrent dans ces derniers temps, apportèrent avec elles le parfum des idées libérales qui trouvèrent du retentissement parmi le peuple pinguinolent, et Pinguinopolis eut aussi ses trois journées de combat et son cri de victoire ; les gendarmes et la garde royale furent massacrés, criblés, assommés sous des avalanches de neige et de glace. Le peuple, resté maître, n'abusa pas de la victoire, il se donna une constitution qui assure à chacun sa liberté personnelle et le respect à la propriété, ce que nous vous prions d'observer scrupuleusement, sous peine de six mois de réclusion par 75 degrés.

Pour comble de bonheur, un hiver un peu rude qui suivit fit manquer la récolte sur les terres du gouvernement, et sans la sage administration du ministre de l'intérieur Frigoritas, on eût complétement manqué de glace cette année. Ainsi donc, plus de gendarmes, rien que quelques glaçons à opposer sur les frontières de son empire ; le père *Antarctique* se décida à traiter, à vous recevoir sous son toit et à partager avec vous son pain et son sel ; oublions donc notre petite querelle, vous eûtes vos représailles,

150 pingouins furent assommés dans une escarmouche, rôtis et mangés par vos pinguinophages équipages. Paix et union maintenant. *Pax vobiscum.*

Déjà blanchis et régénérés dans les eaux baptismales de la Ligne, vous recevrez dignement le Saint-Sacrement que je vais vous présenter. Retrempés, raffermis, pleins de vigueur et de force, vous supporterez la légère rigueur du climat qui environne notre Eden ; approchez avec confiance, prenez-en, mangez. *Capite et manducate,* et consommons l'acte qui nous unit à jamais ; nos merveilles les plus cachées deviendront les vôtres, les portes de notre Eden vous seront ouvertes à deux battants ; vous éprouverez cependant encore quelques désagréments, la route est raboteuse ; que votre courage ne faiblisse pas ; marchez, marchez, ce n'est pas ici. *Ite, ite, hic non est.*

Il est sur la route, à droite en montant, un lieu inconnu à tous les humains, dont aucun n'a souillé de son pied boueux le cristal du parvis. Aucun œil n'a considéré la mosaïque de colonnades et d'ogives qui enveloppent ses mystères ; trois glaces énormes, éternelles comme leur auteur, surmontées de quatre pitons, chacune de forme svelte et gracieuse, indiquent le pôle magnétique. — Avancez et admirez, heureux mortels, un des domaines les plus renommés de mon maître, poursuivez encore quelques pas, le sentier s'élargit, la voie devient grande et belle, une suave harmonie, balancée sur les ailes de la brise, arrive à vos oreilles charmées ; les glaces énormes qui vous entourent semblent affecter des formes riantes ; encore eu peu, nous y voilà ! Tout a changé, voyez cet agréable marais, voyez ces longues allées de joncs et de roseaux, écoutez ce tendre concert formé du chant mélodieux du pingouin royal et ordinaire, mâle et femelle. — Avancez, *ite* à ce palais ; vous y voilà ! — *Hic est domus.* Entrez et rafraîchissez-vous.

C'est ce que je vous souhaite.

Après cet édifiant discours, la cérémonie commença. Le commandant d'Urville fut appelé le premier. Le grand chancelier lui remit ses lettres d'introduction scellées du grand sceau de l'Etat,

sur lequel sont gravés deux pingouins en croix. — Chacun de nous passe ensuite à la sainte table; l'abbé, pour sanctifier davantage le vin de la communion, en buvait une rasade de temps en temps, et comme le lieutenant avait donné l'ordre à la cambuse de fournir aux frais de la cérémonie, avant que tout l'équipage eût participé à cette communion, depuis le père *Antarctique* jusqu'au simple enfant de chœur, l'officiant commençait à avoir la langue épaisse. Le naturaliste des régions polaires eut une conversation du métier avec M. Dumoutier. Il paraît que la phrénologie est en honneur à l'académie de Pinguinopolis, car le dit naturaliste examina fort attentivement la tête de M. Dumoutier, et le pria avec instance de se laisser mouler, afin de constater la découverte d'une nouvelle bosse, dite phrénologico-disterico-limico-maçonico-gnaudino-squélétiéique.

La cérémonie se termina par des chants et des danses rendus très gais par une double ration accordée par le commandant.

(*M. Coupvent.*)

Note 19, page 154.

En arrivant à Hobart-Town, on ne pouvait guère présumer qu'au bout de vingt jours de relâche au plus, nos corvettes délabrées par deux ans de mer consécutifs, nos équipages fatigués par une aussi longue navigation sous les climats les plus opposés, cruellement amoindris par une épidémie meurtrière dont ils subissaient encore l'influence, pourraient renouveler, avec quelques chances de succès, la tentative que nous avions faite en 1838, au début de notre voyage, de pénétrer dans les régions polaires et d'explorer le domaine des glaces éternelles.

Cependant la lice était ouverte : une expédition américaine sous les ordres du lieutenant Wilkes, une expédition anglaise dirigée par le capitaine James Ross, devaient parcourir presque simultanément ces parages si peu connus encore, et allaient tenter

d'assurer à leurs pavillons l'honneur des premières découvertes, l'accomplissement des premiers travaux scientifiques dans cette partie du monde. Il eût été facheux, il eût été pénible de voir une expédition française, comme la nôtre, se tenir à l'écart de cette noble lutte, et, dans de pareilles circonstances, cesser de concourir aux progrès des connaissances géographiques, objet principal de sa mission.

Aussi, ni la situation précaire des navires, ni l'affaiblissement des équipages, ne purent faire abandonner au commandant d'Urville le projet, conçu depuis longtemps, de retourner dans les glaces, et grâces au concours zélé de tous les membres de l'expédition, pénétrés du désir d'accomplir cette entreprise, il parvint à mettre ce projet à exécution. Les matelots eux-mêmes semblaient comprendre l'opportunité de cette seconde tentative qu'ils n'ignoraient pas. Ils témoignaient une ardeur et une confiance à toute épreuve, et malgré les séductions dont ils furent entourés à terre, malgré le souvenir des souffrances et des épreuves de toute nature qu'ils avaient subies en 1838, pas un d'eux ne manqua à l'appel le jour du départ.

Dans l'état où se trouvait l'expédition, devant les vides ouverts dans son personnel, le commandant d'Urville résolut de laisser la *Zélée* au mouillage d'Hobart-Town, de fondre les deux équipages en un seul composé d'hommes valides, et de poursuivre avec un seul navire le but qu'il se proposait. Dès le premier jour de l'arrivée, les dispositions les plus actives furent prises pour assurer la réussite de ses intentions. Tous les malades furent évacués sur un hôpital établi à terre sous la direction de M. Hombron, chirurgien-major de l'*Astrolabe*. Sur-le-champ les travaux de réparation dont les navires avaient un besoin extrême, furent commencés et suivis avec persévérance, tout en ménageant les forces de l'équipage, en lui accordant le repos, les aliments frais et les distractions nécessaires à sa santé. En même temps diverses mutations eurent lieu dans les deux états-majors. MM. Coupvent-Desbois et Boyer furent désignés pour passer sur l'*Astrolabe*, tandis que MM. Gaillard et de Flotte les remplacèrent dans leur

service. En outre, M. de Montravel devait passer sur l'*Astrolabe* au moment du départ.

Ce dernier changement ne s'accomplit pas : des circonstances heureuses, les instances pressantes du commandant et des officiers de la *Zélée*, l'embarquement inespéré, au premier abord, de quelques marins français, déserteurs des navires baleiniers, et de quelques marins anglais alléchés par l'appât d'une prime, amenèrent une modification du plan primitif. Les deux corvettes ne durent plus se quitter. Cette nouvelle fut accueillie avec une vive joie, car les deux équipages, accoutumés depuis si longtemps à partager le même destin, étaient liés d'une étroite sympathie. Une séparation au moment d'entreprendre une exploration épineuse, mais qui pouvait être féconde en résultats, eût été pénible pour tous.

Le 31 décembre 1839, l'expédition avait à peu près terminé ses préparatifs. Le départ fut fixé au lendemain. Elle allait reprendre la mer avec des navires réparés à la hâte, et des équipages incomplets, mais pleins de bonne volonté et d'enthousiasme : cette ardeur était générale. Nos malades exprimaient le regret d'être retenus au rivage; les convalescents demandaient à rentrer à bord; l'un d'eux paya de sa vie son désir de participer à cette seconde navigation dans les glaces. Il succomba au bout de quelques jours, victime d'une rechute produite sans doute par un embarquement que les médecins avaient cru pouvoir autoriser. Un long séjour à l'hôpital l'eût peut-être sauvé. Les soins qu'il reçut à bord de la *Zélée* n'eurent pas cette efficacité.

Notre dernière visite à terre fut consacrée aux malades que nous devions laisser derrière nous. Ils étaient au nombre de seize; parmi eux se trouvaient MM. Barlatier-Demas et Goupil. Nos adieux furent tristes, car nous savions que nous ne devions pas tous les revoir. Avec l'ordre de continuer à diriger le service de cet hôpital pendant notre absence, M. Hombron reçut aussi des instructions précises pour opérer le rapatriement des hommes placés sous ses ordres, dans le cas où les deux corvettes viendraient à se perdre et ne reparaîtraient pas dans un temps donné.

Le premier janvier, dès quatre heures du matin, le signal d'appareillage flottait à la corne de l'*Astrolabe* ; quelques instants après, les deux corvettes quittèrent simultanément la rade; mais, à sept heures, le vent passa au S. S. E. et devint contraire; on se décida alors à laisser retomber l'ancre dans le lit de la rivière Derwent, à trois ou quatre mille de Hobart-Town et à deux milles environ du rivage.

Une funeste nouvelle nous était parvenue pendant que notre appareillage s'achevait. M. Goupil avait expiré dans la nuit. Il semblait que la mort avait voulu l'épargner jusqu'au moment où ses amis devaient s'éloigner de lui. Il avait lutté longtemps. On avait même conçu, pendant quelques jours, l'espoir de le rendre à la santé, mais la nature, épuisée par de longues souffrances, n'avait pu soutenir l'effort qui avait produit un mieux passager. Dès lors, il subit une décroissance graduelle de forces, et fut bientôt réduit à une prostration complète. La vie ne le quittait que lentement et à regret, et c'était une vue déchirante que celle de cet infortuné compagnon, s'affaiblissant de plus en plus. Il se mourait insensiblement. On lisait encore dans ses regards le calme de sa pensée, lorsque déjà il pouvait à peine soulever ses paupières et que les traits de sa physionomie avaient revêtu l'immobilité de la mort. Nous nous attendions à cette cruelle catastrophe, et cependant elle nous frappa de stupeur. Elle vint raviver la douleur que nous éprouvions de la perte de tant de nos malheureux compagnons. Goupil avait été trop gravement frappé pour pouvoir se rétablir ; pendant sa longue maladie, il fut l'objet de la plus vive sollicitude; les soins les plus empressés et les plus touchants lui furent prodigués. M. H. Jacquinot, second chirurgien de la *Zélée,* avec qui il était lié d'une étroite affection, n'avait cessé de veiller sur lui avec une assiduité qui n'avait pas eu de trêve. Il ne l'avait pas quitté d'un instant, et avait combattu le mal avec la minutieuse attention, le zèle éclairé du médecin, avec le profond dévouement de l'ami. Il prolongea son existence..... il ne put le sauver !

Ce fut M. H. Jacquinot lui-même qui porta le premier cette

funeste nouvelle. Il venait de recevoir le dernier soupir de l'infortuné Goupil; il n'avait voulu le quitter qu'au dernier instant; assis à son chevet, il attendait l'aube pour rentrer à bord. Au moment de partir, il voulut donner une dernière et silencieuse étreinte à la main de son ami, il la trouva froide et inanimée..... Goupil venait d'expirer sans douleur, sans effort. Il avait cessé de vivre au moment de cette séparation......

Le mouillage qui suivit de si près le départ des corvettes nous fit espérer de pouvoir assister au convoi de notre infortuné compagnon. MM. Dumoutier et Gervaize, en obtenant dans la soirée l'autorisation de se rendre à terre, reçurent en même temps la recommandation de s'informer des dispositions prises à cet égard. A leur retour, nous apprîmes que l'enterrement ne devait avoir lieu que dans quatre jours, terme fixé par les autorités anglaises, qui avaient, en outre, prescrit le cérémonial du service et convoqué les officiers de la garnison, ainsi qu'un cortége militaire pour accompagner cette cérémonie funèbre.

En recevant ces détails, nous n'eûmes plus l'espoir de pouvoir assister au convoi de notre malheureux ami, dont le souvenir vivait parmi nous entouré de l'estime générale; car nous savions que le moindre retard pouvait être funeste au succès de la navigation que nous allions entreprendre; aussi, nous comprîmes parfaitement les motifs qui décidèrent le commandant à ne mettre aucun délai dans l'accomplissement de ses projets. Les circonstances l'exigeaient impérieusement. Nous étions déjà fort arriérés pour la saison, et nous dûmes reconnaître la nécessité de hâter le début de notre exploration, aux dépens de la satisfaction que nous eussions éprouvée à donner un dernier témoignage de sympathie à celui que nous regrettions tous. Nous dûmes nous résigner en laissant à MM. Hombron et Demas le soin de représenter l'expédition dans cette triste solennité.

Le 2 janvier 1840, les vents étant devenus plus favorables, nous fûmes sous voiles de grand matin; une mer calme, une brise légère nous conduisirent au large en peu de temps.

Le 15 janvier nous n'avions point encore rencontré de glaces.

En passant par les mêmes latitudes où deux ans auparavant, à la même époque, nous avions reconnu les premières îles flottantes, nous pensions qu'un été plus favorable allait seconder nos désirs. Les paris qu'on ne rencontrerait pas de glaces de huit jours étaient déjà ouverts, lorsque, le 16, à trois heures et un quart du matin, la vigie signala un petit glaçon. A sept heures on en apercevait trois, et, à huit heures, cinq, du haut de la grand'vergue. Nous étions décidément entrés dans le domaine des glaces. Nous nous trouvions alors par 60° 22' de latitude, et 140° 42' de longitude orientale. Les formes de ces glaces, arrondies et brillantes, paraissaient avoir été modifiées par le dégel.

Le lendemain et le jour suivant, le nombre des îles de glace augmenta progressivement. Les dimensions de ces blocs grandirent en même temps. On estima à plus de cinquante mètres la hauteur de l'un d'eux. Ils présentaient tous une forme carrée, à faces verticales, percées de trous simulant des cavernes, des portes, des ouvertures diverses à la surface de la mer. Cette forme particulière, que le dégel n'avait pas encore modifiée, la grandeur de ces blocs énormes, semblaient présager la proximité de la terre; nous n'avions vu de glaces semblables, de cette forme et de ce volume, que dans le voisinage des îles Powell et de la terre Louis-Philippe. Il nous répugnait, d'ailleurs, d'admettre que ces masses colossales pussent se former en pleine mer.

Le 19 janvier, le temps, presque toujours sombre ou mauvais jusque-là, s'embellit considérablement; le soleil parut; il dissipa les brumes de l'atmosphère et les confina à l'horizon, où, à plusieurs reprises, leur teinte et leur immobilité trompèrent les yeux les plus exercés. Elles simulaient des apparences de terre si bien marquées que le cap du navire fut changé plusieurs fois pour les reconnaître. Ces illusions se répétèrent plusieurs fois dans la journée et stimulèrent le désir qu'on éprouvait de découvrir la terre. L'aspect des glaces semblait confirmer cette prévision. Leur nombre et leur masse s'était considérablement accrus. A quatre heures du soir, on en apercevait vingt-neuf dans différentes directions, et à six heures on en comptait jusqu'à soixante. Elles nous entou-

raient de tous côtés, et, sans aucun doute, celles du premier plan nous masquaient la vue des plus éloignées. On avait aussi remarqué dans la journée, à la surface de la mer, un grand nombre de petits fragments de glace qui pouvaient provenir d'une banquise peu éloignée; cependant il est possible qu'ils fussent détachés des grandes îles à la suite de quelque choc. En 1838, la veille du jour où la banquise vint barrer notre route, nous avions aussi rencontré de pareils fragments, mais en plus grande abondance.

Une indication nouvelle du voisinage de la terre ou de la banquise résulta de l'apparition subite d'un ou de deux manchots. Dans la soirée, un albatros fuligineux vint décrire autour des corvettes les larges spirales de son immense vol; une baleine vint aussi souffler à plusieurs reprises non loin de nous. Tous ces signes, interprétés dans un sens favorable à nos desirs, nous tenaient en suspens. Tous les yeux, toutes les lunettes interrogeaient l'horizon trompeur, où naissaient et se dissipaient tour à tour des apparences de terres éloignées. A chaque instant notre ingénieur hydrographe, M. Dumoulin, s'élevait dans la mâture pour vérifier la nature des apparences de terre signalées, et chaque fois il constatait une erreur. Vers dix heures du soir, un magnifique coucher du soleil vint illuminer de ses pâles teintes les voiles de nos corvettes. Dans ce moment favorable à la vue des terres éloignées, on n'aperçut plus que des bandes de brumes peu distinctes, et sans contours bien arrêtés; une seule de ces bandes conservait encore l'aspect d'une côte lointaine.

M. Dumoulin constata bientôt, du haut de la mâture, que cette apparence était produite par un nuage; il en signala une seconde un peu moins douteuse, qui vint attirer au même instant l'attention du commandant; mais tant de déceptions avaient suivi, dans cette journée, les espérances que de semblables aspects de l'horizon avaient fait naître, que la confiance primitive s'était changée en une incrédulité complète. Le commandant d'Urville, doué d'une des meilleures vues du bord, parut seul disposé à croire à la réalité de l'existence de la terre dans cette direction. Le jour ne cessa pas de régner pendant tout le temps de la nuit.

Une lueur rougeâtre, une aurore permanente, indiqua sans interruption la marche du soleil, abaissé seulement de quelques degrés au-dessous de l'horizon. Il reparut dans toute sa splendeur vers une heure du matin. De toutes les apparences de terre signalées, la dernière subsistait seule; toutes les autres avaient changé de contours ou s'étaient évanouies. Pendant cette courte nuit sans ténèbres, on n'avait pas cessé de l'apercevoir, et aucune modification n'était survenue dans sa structure. Cette persistance confirma le commandant dans sa supposition, et fit balancer l'opinion générale : on commença à douter. Bientôt on conçut des espérances nouvelles; quelques heures après et à mesure que nous nous rapprochions, il n'y eut plus qu'un petit nombre de dissidents qui ne fussent pas convaincus de l'existence de la terre. A midi, il devint impossible de douter plus longtemps; il était certain que la terre, une terre inconnue, était devant nous. Il était impossible qu'une simple banquise pût atteindre une pareille élévation en pleine mer. Malheureusement, aucune tache noirâtre, aucune arête culminante, aucun rocher dénudé, ne venait confirmer cette assurance. Une lueur assez vive rayonnait sur ses contours, et sa surface présentait cette teinte jaunâtre que nous avions déjà remarquée sur la terre Louis-Philippe.

Un phoque à fourrure, un petit pétrel damier, plusieurs manchots se montrèrent auprès de nous. Le cri désagréable des manchots se fit entendre fréquemment, et nous en aperçûmes plusieurs prenant leurs ébats à la surface de la mer calme; ils donnaient quelque vie à ces mornes et tristes solitudes. Le nombre et la grosseur des glaces étaient devenus de plus en plus considérables. Ce nombre avait varié de 86 à 80 dans la journée; nous nous trouvions entourés de toutes parts dans une enceinte de blocs formidables, au milieu desquels un calme complet vint nous surprendre. La brise, devenue faible et variable du S. O. à l'E. S. E., nous faisait à peine filer cinq dixièmes de nœud.

L'équipage reçut la permission de profiter de cette admirable journée pour mettre à exécution le projet qu'il avait formé de célébrer l'approche du cercle polaire austral et la découverte de

la terre, par une fête burlesque analogue à celle qui se pratique au passage de la ligne. Au lieu d'un baptême intempestif, le programme indiquait une communion, bien mieux adaptée à la rigueur du climat. Le père Polaire, sa femme, son aumônier, ses officiers et ses suivants, couverts de vêtements blancs, dont la vue donnait le frisson par la température qui régnait, envahirent, à un signal donné, l'arrière du navire, et commencèrent la cérémonie, à laquelle tout le monde se soumit, depuis le commandant jusqu'au dernier mousse. L'équipage entier but dans le même verre au succès de l'expédition, et ce fut une occasion, pour plusieurs de ces braves et excellents marins, de témoigner de leur dévouement et de leur confiance sans bornes. Quelques instants de gaieté dans les plus tristes contrées du monde leur firent oublier leurs peines passées. Des acclamations joyeuses retentirent dans ces lieux vierges encore du son de la voix humaine; elles saluèrent la découverte de la terre, qui assurait un succès honorable aux efforts de l'expédition. Au sein de cette scène grandiose et imposante, dans cette profonde solitude, la vue de ces frêles navires, dominés par les éclatantes parois de glaces gigantesques, l'explosion de l'enthousiasme de cet équipage, fêtant aux limites du monde le triomphe de l'audace humaine, offraient un spectacle qui touchait au sublime, et dont le souvenir vivra toujours dans les souvenirs de ceux qui y ont assisté. . . . . .

Une belle soirée termina ce beau jour. Le soleil se coucha à onze heures, pour reparaître sur l'horizon vers une heure du matin, aussi radieux que la veille; il n'avait presque pas régné de nuit, et on avait pu toujours lire sur le pont. Une légère brise du S. E. nous permit de nous rapprocher de la terre, dont les dimensions grandissaient de plus en plus, mais dont les abords étaient défendus par une ligne d'îles de glace innombrables. Déterminé cependant à acquérir la preuve irrécusable de notre découverte, le commandant n'hésita pas à aventurer les deux corvettes dans les étroits canaux de ce labyrinthe de glace. A sept heures moins un quart, la route fut donnée à l'O. S. O., et

bientôt nous nous trouvâmes engagés dans les passages rétrécis qui séparaient ces îles flottantes. Entourés bientôt de toutes parts par une succession continuelle de parois éblouissantes, nous suivîmes une route difficile et tortueuse. La hauteur de ces blocs énormes dépassait de beaucoup celle de notre mâture et rapetissait à rien le corps des corvettes, dont le volume, ainsi réduit, donnait un point de comparaison pour mesurer ces masses colossales. Cet aspect était prodigieux et nous frappait d'étonnement. On ne saurait mieux décrire cette scène qu'en comparant ces masses gigantesques aux blancs édifices d'une ville de géants bâtie dans l'eau, coupée en tous sens par des canaux sinueux. Des crevasses, des cavernes, des trous, creusés par la mer à la base de ces monuments, figuraient tantôt l'entrée d'un souterrain, tantôt des fenêtres ornées de draperies; d'autres fois les arceaux d'une porte d'église ou la voûte d'une cave. Le soleil, projetant d'obliques rayons sur ces éclatantes falaises, produisait des jeux d'ombre et de lumière impossibles à décrire. Dômes immenses, hardies coupoles, palais éblouissants, châteaux de diamant, naissaient tour à tour dans les découpures de la glace et captivaient l'attention autant qu'ils fatiguaient l'œil ébloui par leur éclat.

Aucun accident ne signala notre passage dans les détours de ces îles; nous atteignîmes heureusement un espace plus dégagé et plus rapproché de la terre. Alors il ne fut plus possible de douter de son existence; la terre était certainement devant nous, mais une terre entièrement couverte d'une enveloppe profonde de glace et de neiges; d'immenses falaises la terminaient à la mer et ne paraissaient offrir aucun point abordable; de là, sans aucun doute, s'étaient détachées, avec le premier retour de la chaleur, les innombrables îles de glace que nous venions de traverser. Sur le sommet de quelques-unes de ces îles les plus rapprochées de la terre, on remarquait des déchirures, des élévations inégales, comparables à une multitude de cheminées élevées sur une terrasse. Sur la terre, vers le milieu de la distance qui séparait les hauteurs du rivage, on apercevait de pareilles élé-

vations, dont la cause nous restait cachée, car, à côté de ces déchirures, d'autres îles de glace, d'autres espaces très-grands sur la terre, restaient lisses et unis.

A six heures moins un quart, nous mîmes en panne pour permettre à MM. Dumoulin et Coupvent de se rendre sur une glace voisine, qui paraissait accessible et où ils devaient exécuter des observations magnétiques. Nous avions alors presque perdu l'espoir de découvrir un point dénudé de la côte, sur laquelle tous les yeux promenaient un regard désappointé. Nous vîmes nos observateurs débarquer et installer leurs instruments, puis un des canotiers prendre le pavillon du canot et le planter sur la pente de cette île de glace. C'était une prise de possession qu'il venait de simuler et qui ajouta au regret que nous éprouvions de ne pas posséder un témoignage palpable de notre découverte. Le commandant et quelques officiers, postés sur la dunette, ne cessaient d'observer les accidents de cette côte glacée, lorsque tout à coup M. Duroch crut voir dans le champ de sa lunette une tache noire. Aussitôt toutes les longues-vues furent braquées dans cette direction : la tache avait disparu, et déjà on l'attribuait à une illusion d'optique, lorsqu'au bout de quelques instants elle reparut. Près d'elle une autre tache se montra, puis elles s'agrandirent toutes deux. Il n'y avait plus de doute ; c'était la terre dénudée que nous appelions de tous nos désirs.....

Aussitôt, malgré le danger qu'il y avait à envoyer une embarcation à une aussi grande distance du navire, dans des parages où les brumes instantanées et les vents impétueux naissent brusquement, et où tant de circonstances pouvaient amener la perte ou nécessiter l'abandon d'une embarcation, l'ordre fut donné de mettre le canot-major à la mer. MM. Duroch, Dumoutier et Lebreton reçurent l'autorisation, enviée de tous, de s'y embarquer ; bientôt ils s'éloignèrent de toute la vitesse que les bras des matelots enthousiasmés pouvaient imprimer aux avirons. En même temps, la *Zélée* demanda par un signal à communiquer comme nous avec la terre : cette autorisa-

tion lui fut accordée ; nous vîmes M. Dubouzet, accompagné d'un autre officier, s'élancer dans une yole sur les traces de notre canot-major. Les deux embarcations luttèrent de vitesse et d'ardeur ; nous les perdîmes plusieurs fois de vue ; enfin elles nous parurent, au bout d'un temps assez long, avoir atteint la terre, dont nous nous étions nous-mêmes un peu rapprochés.

Heureusement le temps fut d'une pureté admirable pendant l'absence de nos embarcations. La baleinière ramena, à neuf heures, MM. Dumoulin et Coupvent, qui avaient achevé, malgré un froid intense, les observations importantes qui devaient servir à déterminer la position du pôle magnétique. A dix heures et demie, le canot-major rejoignit aussi le bord ; son équipage harassé, nos officiers transis de froid, se hâtèrent cependant de nous raconter les événements de cette excursion.....

Un chargement de fragments de rochers arrachés au rivage, et quelques manchots d'une espèce différente de ceux que nous avions déjà recueillis, encombraient le fond du canot-major. Un de ces manchots était vivant : on le laissa errer en liberté sur le pont, où sa démarche grotesque excita plus d'une fois l'hilarité générale. Un plaisant de l'équipage le baptisa d'un sobriquet qui lui resta ; ensuite il le prit à part pour le féliciter gravement du bonheur qui lui était advenu de faire connaissance avec des hommes, et lui annonça les honneurs réservés à sa dépouille, destinée à figurer au palais du Jardin des plantes de Paris.....

Aussitôt après le retour de nos embarcations, nous fîmes de la toile. Les fragments de rocher apportés par le canot-major furent remis entre les mains du docteur, qui eut fort à faire pendant la soirée pour satisfaire aux demandes de tous les membres de l'équipage. Chacun d'eux sollicitait le don d'une parcelle de ce granit, preuve matérielle, palpable, irrécusable de notre découverte, à laquelle le commandant d'Urville imposa le nom de *Terre Adélie*.....

L'équipage montra une nouvelle fois, dans cette circonstance, à

quel degré il attachait une idée de gloire aux succès de nos travaux. La découverte de la terre Adélie était en effet un résultat honorable dû aux efforts de l'expédition, qui, au sortir d'une épidémie cruelle, dans une situation précaire, et malgré d'immenses obstacles, avait entrepris une exploration aussi difficile. La fortune avait récompensé tant de persévérance; si la route des corvettes, arrêtées par la terre, n'avait plus la chance de s'avancer davantage dans le sud, du moins cette campagne n'avait pas été stérile, et cette pensée nous inspirait une vive satisfaction.....

(*M. Desgraz.*)

Note 20, page 186.

Le lendemain, à midi, nous étions par 66° 17' 41" lat. sud, et 136° 12' 44" long. E. Il existait entre ce résultat et celui déduit de l'estime, une grande différence qui tendit à nous démontrer que nos boussoles éprouvaient l'influence du méridien magnétique; qu'elles indiquaient fort mal la route que nous suivions et que nous avions réellement gouverné de l'ouest au nord, lorsque nous croyions nous avancer au sud de cette même direction. La brise était toujours à l'est, mais très-faible; nous prolongions lentement la terre, dont l'extrémité ouest nous était alors masquée par des bancs de glace.

Le vent ayant un peu fraîchi pendant la nuit, en conservant la même direction, nous avancions toujours vers l'O. S. O., lorsqu'à trois heures et demie du matin, nous aperçûmes devant nous une banquise compacte qui se réunissait à la côte, et qui remontait ensuite, au S. S. E., aussi loin que la vue pouvait s'étendre; nous nous trouvions par le fait dans un grand golfe dont il nous fallait sortir en louvoyant; heureusement le temps était beau et la mer unie.

A midi, d'après les observations, nous étions par 65° 56' 4" lat. S., et 135° 40' 14" long. E.; nous gouvernions alors à l'E. N. E, ayant le cap sur la banquise, qui était épaisse, bien ter-

minée et flanquée par intervalles de hautes montagnes de glace. A une heure quinze minutes, nous trouvant à un mille au plus de ses parois, nous virâmes de bord, portant sur cette nouvelle route au sud et au S. $\frac{1}{4}$ S. E.; nous continuâmes ainsi à courir des bordées. Le lendemain au matin, nous présumions être tout à fait dégagés, lorsque nous vîmes encore le même rempart devant nous, débordant de quelques milles au nord; il fallut donc nous remettre à l'œuvre et continuer un ennuyeux louvoyage. Malheureusement, les circonstances annonçaient devoir changer; la brise, qui jusqu'alors s'était maintenue maniable, commençait à fraîchir; le ciel se couvrait, et tout annonçait que nous allions avoir du mauvais temps.

A cinq heures du soir, il ventait grand frais, par violentes rafales; la neige tombait très-épaisse, et la moindre manœuvre était devenue très-difficile, à cause du verglas qui couvrait les voiles et les agrès; nous courions depuis quelques heures la bordée du sud, n'y voyant pas à deux longueurs de navire devant nous, lorsque nous nous trouvâmes subitement entourés de débris qui indiquaient le voisinage de quelques grosses masses : le péril était imminent; nous virâmes aussitôt lof pour lof, afin de reprendre les autres amures. La promptitude que nous dûmes apporter à la manœuvre, jointe aux obstacles que nous présentaient la neige, la glace et la force du vent, ne permirent pas d'exécuter l'évolution avec toute la précision et les ménagements convenables; nous ne pûmes éviter de déchirer la grande voile, de déralinguer le petit foc et l'artimon, trois voiles devenues indispensables dans la position où nous nous trouvions. La trinquette était heureusement enverguée, et nous l'établîmes immédiatement.

Une fois sur l'autre bord, nous aperçûmes encore l'*Astrolabe* au vent et à petite distance, mais bientôt la brume nous la déroba, nous la perdîmes de vue. Le vent augmentant encore de force, nous n'eussions pas, dans toute autre circonstance, hésité à mettre entièrement à la cape; mais, engolfés comme nous l'étions, il devenait urgent de nous maintenir autant que possible, et nous gardâmes les trois huniers au bas ris, au risque de les voir

emportés. Jusqu'à minuit, nous eûmes une véritable tempête et nous éprouvâmes de vives inquiétudes, pouvant, à chaque instant, malgré toute notre surveillance, rencontrer quelque montagne de glace dont le choc eût inévitablement amené notre perte.

Les rafales perdirent enfin de leur violence; le vent, quoique continuant à souffler avec beaucoup de force, devint plus régulier, et nous pûmes, après avoir viré de bord à minuit et demi, mettre la misaine et travailler à enverguer une autre grande voile, qui se trouva établie le 25 de très-bonne heure. La bourrasque avait alors beaucoup diminué; le ciel était moins sombre, et l'horizon plus dégagé permettait de voir à deux ou trois milles; néanmoins, nous ne pûmes découvrir l'*Astrolabe*, qui devait avoir sur notre compte les mêmes inquiétudes que nous avions sur elle. Nos hommes avaient cruellement souffert la nuit précédente, et quelques-uns de nos meilleurs matelots s'étaient même vus forcés de renoncer au travail, épuisés de fatigue, saisis par le froid, ne trouvant plus rien en eux, malgré tous leurs efforts, qui pût seconder leur courage et leur bonne volonté. Si le coup de vent eût duré quelques heures de plus, nous eussions fini par nous trouver dans une position très-critique; les bras nous auraient manqué et nos voiles n'eussent pu résister aussi longtemps à d'aussi violentes attaques. Heureusement le ciel continua à s'embellir, le temps devint maniable, et nous pûmes, dans la journée, regagner le terrain que nous avions perdu.

A cinq heures et demie du soir, j'éprouvai une grande satisfaction lorsqu'on vint m'annoncer que l'on voyait l'*Astrolabe*; je montai de suite sur le pont, et je la vis courant grand largue, pour nous rallier. Elle avait réussi à s'élever plus au vent que nous. Peu à peu nous la rejoignîmes, et nous nous retrouvâmes à notre poste accoutumé, à petite distance d'elle. Après quelques heures de calme, la brise passa à l'ouest et au S. O. vers minuit. Nous courûmes à l'est jusqu'à sept heures du matin; nous vînmes alors au S. S. O. Le temps était magnifique et la mer presque entièrement tombée. Nous profitâmes de cette circonstance pour réparer quelques avaries et enverguer nos trois

huniers de rechange. A midi, les observations nous placèrent par 65° 54' 51" lat. sud, et 136° 21' 45" long. orientale; la longitude, par les distances, fut trouvée, au même instant, de 136° 33'. Nous avions été grandement portés dans l'ouest pendant le dernier coup de vent.

Dans la soirée, nous prolongeâmes au vent une longue bande de gros glaçons, peu éloignés les uns des autres; pendant la nuit, nous manœuvrâmes presque constamment pour nous dégager de cette masse épaisse, lofant pour les uns et arrivant souvent presque plat vent arrière pour en éviter d'autres. La partie de l'horizon où se trouvait la terre était bien éclairée, et nous l'apercevions distinctement et bien dessinée.

Le 27, sur les quatre heures du matin, notre horizon s'assombrit de nouveau, et tout nous annonça un changement dans la brise avec un retour de mauvais temps; bientôt la neige commença à tomber, l'horizon devint brumeux, le vent passa à l'E. S. E., en fraîchissant rapidement; nous étions heureusement en dehors de la ligne des montagnes de glace, et nous pûmes courir au N. N. O. sous la misaine et les deux huniers avec deux ris. La route que nous suivions était néanmoins très douteuse quant à la direction; car, depuis que nous étions dans le voisinage du méridien magnétique, nos compas n'indiquaient rien de positif, et, depuis quelques jours, nous profitions de toutes les circonstances possibles pour observer des azimuths et suppléer ainsi à leurs variations. Pendant la nuit, la force du vent diminua, mais la neige ne cessa de tomber; la mer était très-grosse et très-fatigante. Notre horizon très-rapproché nous soumettait à une surveillance continuelle pour ne pas perdre de vue l'*Astrolabe,* qui naviguait à moins de deux longueurs de navire devant nous.

A six heures du matin, la brise ayant varié au S. O., le ciel se dégagea sensiblement, et à neuf heures nous prîmes le plus près tribord amures. A midi, nous étions par 64° 10' lat. S. et 134° 57' long. E. Ce temps passable ne fut pas de longue durée; car, vers le soir, la neige revint de nouveau, par grains épais, le vent

sauta au N. E. et nous gouvernâmes au S. O.; la mer était battue et tourmentée.

Le lendemain, à midi, nous nous trouvions par 64° 40' 38" lat. S. et 133° 6' long. E.; nous nous dirigions toujours au S. O., lorsque vers quatre heures, dans une éclaircie qui eut lieu, nous crûmes apercevoir la terre ou au moins la banquise; nous vînmes au plus près les amures à tribord.

Environ une heure après, la vigie signala un navire, courant grand largue pour nous approcher; tout le monde fut, en un instant, sur le pont pour jouir d'un spectacle si rare et si inattendu dans les parages où nous nous trouvions. Notre première idée fut que ce bâtiment appartenait à l'expédition américaine qui se trouvait à Sidney à l'époque où nous nous trouvions à Hobart-Town, et qui était destinée pour les mers australes; nous fûmes confirmés dans cette opinion lorsqu'il fut plus près, et que nous vîmes un brick déployant la flamme et le pavillon des Etats-Unis. Il manœuvra sur nous jusqu'à se trouver à quelques encablures par notre arrière, après quoi il vint subitement sur babord, et s'éloigna rapidement sous toutes voiles.

Pendant la nuit, le temps resta sombre et neigeux, le vent souffla bon frais de l'E. S. E., et nous gouvernâmes à l'O. N. O. jusqu'à cinq heures du matin; nous mîmes alors le cap au S. O., dirigeant notre course pour passer entre deux grosses îles de glace; celle du vent nous donna, un instant, de violentes rafales. La mer était toujours grosse et la brise soufflait avec force.

Vers neuf heures, la vigie signala la terre, et bientôt, nous crûmes tous l'apercevoir distinctement; mais en approchant, des doutes commencèrent à s'élever. Nous avions devant les yeux une muraille épaisse de glace, haute de 80 à 100 pieds, à parois perpendiculaires et bien tranchées, présentant une continuité compacte aussi loin que nos regards pouvaient s'étendre des deux côtés, et courant du N. E. au S. O. Nous n'avions pas encore rencontré une masse semblable; tout porte à croire que ce rempart de glace s'appuyait sur la côte qui ne devait pas être très-éloignée, et que l'état seul du ciel nous empêchait de l'aperce-

voir. A midi, nous en étions au plus à 3 milles ; nous gouvernâmes pour la prolonger à cette distance, le cap au S. O. et au S. O. $\frac{1}{4}$ O., en faisant bon sillage. A neuf heures, l'extrémité S. O. restait au sud ; nous avions à cette époque exploré environ une vingtaine de lieues de cette muraille, qui ne nous avait jamais présenté la moindre fissure, et qui disparut en paraissant s'infléchir vers le sud. (*M. Jacquinot.*)

Note 21, page 186.

La côte, à mesure que nous avancions dans l'ouest, s'infléchissait sensiblement vers le nord. Les grandes îles de glace nous empêchaient toujours d'en approcher. Nous eûmes une journée de calme, mais le ciel ne fut pas tout à fait aussi pur que les jours précédents. Plusieurs pingouins, des baleines de l'espèce appelée *fiun-back*, vinrent lancer leur souffle autour de nous ; les jours précédents on avait vu quelques phoques et deux baleines ; le vent s'éleva du S. E. pendant la nuit, et nous nous aperçûmes, à trois heures du matin, qu'il était impossible d'atteindre la limite ouest de nos terres, car de grands champs de glace étaient fixés dans cette partie ; nous vîmes, en nous en approchant, qu'ils se dirigeaient vers le nord et le N. E., et nous reconnûmes bientôt après que nous étions enfoncés dans un grand golfe, car en virant à huit heures un quart, à un demi-mille de ces glaces compactes, nous les vîmes se prolonger jusqu'au N. E. à une grande distance.

Cette banquise renfermait, dans son intérieur, des montagnes de glace plus élevées que celles que nous vîmes à l'est des îles Powel ; comme le vent était à l'est, et qu'il n'y avait d'autre issue que de ce côté, il fallut louvoyer ; heureusement le temps était beau, nous y employâmes toute la journée du 23 et une partie de la nuit du 23 au 24.

Le 24, à cinq heures du matin, le temps était sombre et l'horizon commençait à se charger beaucoup dans l'est ; nous nous

étions beaucoup élevés pendant la nuit et crûmes pouvoir doubler la banquise ; nous laissâmes donc porter de deux quarts sur la pointe extrême, où on voyait de grandes montagnes de glace soudées avec elle ; mais en approchant, à huit heures du matin, on s'aperçut qu'elle se prolongeait à environ 3 milles dans le N. E. par une pointe séparée du reste par un canal étroit et tellement obstrué de glaces, qu'avec un temps aussi sombre on ne pouvait s'y engager, de crainte d'être arrêté et pris entre ces glaces isolées et la glace fixe. Nous reprîmes aussitôt le plus près et virâmes de bord presqu'à toucher ces glaces; nous forçâmes de voiles ensuite pour sortir au plus tôt de ce cul-de-sac : il n'y avait pas de temps à perdre, car les apparences étaient très-mauvaises.

Au bout de quelques heures, le vent fraîchit considérablement, le temps s'obscurcit et la neige commença à tomber. Il atteignit bien vite la violence d'un coup de vent qui nous força de diminuer de voiles et nous fit faire des avaries dans nos écoutes d'hune. Comme nous avions déjà laissé porter à plusieurs reprises pour ne pas nous séparer de l'*Astrolabe,* nous tombâmes alors sous le vent à elle, d'autant plus que les glaces nous forçaient souvent d'arriver, n'étant pas libres de notre manœuvre. Déjà à trois heures le vent soufflait grand frais de l'est et de l'E. S. E., nous gardâmes néanmoins les basses voiles pour ne pas dériver sur les banquises. La neige tombait avec une telle abondance, que parfois nous perdions de vue l'*Astrolabe,* et notre position commençait à être très-critique, en raison des nombreuses glaces dont la mer était couverte et des glaces compactes qui nous restaient sous le vent. L'état de nos compas qui, influencés par le voisinage du pôle magnétique, variaient à chaque instant de sept à huit rhumbs de vent, compliquait encore plus notre situation, car nous ignorions dans l'obscurité où nous allions; nous conservâmes la bordée de babord amures jusqu'à cinq heures, sous les huniers avec trois ris et les deux basses voiles. On perdit alors tout à fait de vue l'*Astrolabe* à un quart environ au vent de notre route. Nous nous trouvâmes tout à coup au milieu d'une grande quantité de débris. La neige tombait avec tant de force qu'on y voyait à peine à quel-

ques pas ; comme nous devions être très-près de grandes îles de glace, nous virâmes vent arrière à la hâte pour en éviter une qui parut tout à coup sous notre beaupré ; dans cette évolution notre grande voile fut défoncée ainsi que le petit foc. La violence du vent s'accrut encore dans la soirée et nous força de diminuer de voiles ; la neige qui tombait par ondées épaisses, la lame qui couvrait la corvette, et le froid excessif paralysèrent alors à tel point les forces de nos hommes, que toute manœuvre était devenue on ne peut plus difficile ; toutes les cordes étaient couvertes d'une couche épaisse de glace et avaient plus que doublé leur diamètre.

A sept heures du soir, le vent avait acquis une telle intensité, que dans tout autre cas il eût fallu mettre à la cape ; mais, affalés comme nous l'étions, on devait plutôt s'exposer à les perdre que de diminuer de voiles. Nous gardâmes donc les deux huniers au bas ris, et restâmes dans cette position jusqu'à onze heures du soir, en proie aux plus vives inquiétudes ; à chaque instant, au milieu de ce chaos, nous pouvions tomber inopinément sur une glace et nous briser, ou bien rencontrer les champs de glace fixe, ce qui était à peu près équivalent. Il était impossible de se dissimuler le danger que courait la corvette, et l'*Astrolabe* que nous avions perdue de vue devait être dans la même situation. Pendant ces heures d'angoisses, nous sentîmes bien vivement la privation de nos boussoles, et nous aurions voulu être bien loin du pôle magnétique, car nous dirigions nos bordées sur le vent qu'on était obligé de supposer fixe, et nous étions privés de la ressource de pouvoir profiter de ses variations. La distance à laquelle nous avions perdu de vue la banquise ne nous permettait pas de douter que, pour peu que le vent durât ainsi toute la nuit, nous tomberions dessus le lendemain ; sa nature compacte et la grosse mer ne nous laissaient guère de chances de trouver un refuge dans ses débris. A onze heures le temps s'embellit un peu et notre horizon s'étendit ; nous augmentâmes alors de voiles autant que pouvait nous le permettre l'absence de la grande voile et l'impossibilité de la remplacer dans les circonstances où nous

étions ; surtout avec des hommes aussi fatigués que l'étaient nos marins, qui avaient eu les mains presque gelées en prenant des ris. Nous virâmes de bord près de grandes glaces, et nous aperçûmes après que nous tombions encore beaucoup sous le vent par rapport à elles, quoiqu'elles fussent entraînées elles-mêmes vers l'ouest. A deux heures du matin, nous reprîmes le large. A quatre heures du matin, le vent soufflait toujours bon frais, mais nous nous aperçûmes avec plaisir qu'avec la voilure que nous avions nous commencions à nous maintenir. Nous atteignîmes à huit heures la tête de la banquise, après avoir été obligés plusieurs fois de laisser arriver ; on reconnut alors les grandes montagnes de la veille. Une de nos vigies crut apercevoir l'*Astrolabe* dans le N. E.; quoique, en nous séparant d'elle, nous l'eussions laissée au vent, nous n'en étions pas moins très-inquiets sur son compte. Nous virâmes alors de bord, et on changea aussitôt après la grande voile, ce qui nécessita deux heures et demie de travail, malgré tout le zèle qu'y mirent nos gabiers ; nous suivîmes ensuite, le cap sur la terre, la banquise à 5 ou 6 milles.

Dans la journée du 27, le vent devint grand frais et le temps tellement sombre, à cause de l'épaisseur de la neige, que nous fûmes obligés de veiller, avec la plus grande attention, pour ne pas rencontrer de glaces, car avec une vitesse aussi considérable que celle que nous avions, on aurait eu difficilement le temps de manœuvrer. A quatre heures nous eûmes une terrible alerte; nous tombâmes tout à coup au milieu d'une grande quantité de petits débris de glaces; la mer était déjà très-grosse, ils annonçaient ou le voisinage de quelque île ou bien des débris de banquise entraînés au large : nous mîmes aussitôt en travers, ce qui fut fort heureux pour nous, car à quatre heures et demie on vit tout à coup de très-près une île de glace de la plus grande dimension, et nous n'eûmes que le temps de laisser porter pour la ranger presqu'à toucher sous le vent. Comme sa hauteur dépassait notre mâture, nous ressentîmes en passant de fortes rafales comme sous un cap escarpé. La neige se détachait par tourbillons de la surface de son sommet ; la mer brisait avec fureur sur

ses flancs, la teinte sombre de l'horizon et la violence du vent donnaient un aspect lugubre à cette masse errante. Nous ne pouvions nous dissimuler que nous pouvions à chaque instant en rencontrer une pareille sous notre beaupré et nous perdre dessus : c'était le danger de tous les instants de cette navigation, mais le passé nous donnait de la confiance en l'avenir, et nous reprîmes après notre route au N. O. au milieu des ténèbres. La neige ne cessa pas de tomber un instant pendant la nuit. Des hommes étaient occupés sans cesse à enlever celle qui couvrait le pont et les manœuvres. Les agrès et toutes les autres parties du navire en avaient une couche épaisse qui donnait la teinte d'hiver la plus prononcée. Nous étions obligés de naviguer de très-près pour ne pas nous perdre, et cependant, très-souvent nous perdions de vue l'*Astrolabe*, malgré l'attention constante que nous lui prêtions. A quatre heures du matin, nous changeâmes de route et vînmes à l'O. S. O. Nous avions déjà fait beaucoup de chemin dans le nord. Le vent continua toujours à être très-frais; mais à six heures le temps s'éclaircit et nous aperçûmes de loin deux grandes îles entre lesquelles nous passâmes; nous avions été assez heureux pour n'en pas rencontrer dans la nuit.

Le 29 janvier, le temps devint beaucoup plus doux, et ce fut la première fois depuis longtemps que le thermomètre monta au-dessus de zéro; aussi le dégel fut complet; mais la grande humidité, l'absence du soleil toujours voilé par du brouillard, et la grosse mer qui ne cessait de nous tourmenter, nous firent peu apprécier ce changement; nous regrettions toujours les beaux jours que nous avions passés sur la côte avant le coup de vent, malgré que le froid fût alors assez vif. Nous fîmes route au S. S. O. jusqu'à quatre heures. Alors on crut apercevoir la banquise et nous mîmes aussitôt le cap au N. N. O. A cinq heures, à notre grande surprise, nous aperçûmes dans le N. N. E. un brick qui faisait route sur nous sous toutes voiles; il mit, en nous approchant, les couleurs américaines, et nous le reconnûmes pour un des bâtiments de l'expédition de cette nation que nous savions à Sidney, quand nous quittâmes Hobart-Town. Il parut nous

avoir pris pour ses conserves; nous crûmes qu'il voulait communiquer avec nous. Nous mîmes aussi les couleurs en serrant le vent; mais bientôt après il reprit sa route vent arrière au S. S. O. Cette rencontre si singulière de deux expéditions différentes, dans des parages où on n'était jamais venu avant nous, donna lieu à bord à mille conjectures.

Le vent reprit à l'E. S. E. pendant la nuit, nous courûmes à l'O. N. O. Il fraîchit beaucoup et la neige vint encore obscurcir l'horizon ; à cinq heures du matin, nous fîmes route de nouveau vers le sud. A sept heures et demie, nos vigies signalèrent la terre; mais en approchant nous vîmes, au lieu d'elle, une grande côte de glace qui se prolongeait dans l'ouest autant que la vue pouvait s'étendre; nous suivîmes toute la journée cette côte à une distance de 2 à 3 milles : elle était partout uniforme et se terminait par des falaises verticales de 30 mètres d'élévation; on voyait à son approche beaucoup de petites îles flottantes comme sur les côtes, et elle offrait exactement l'aspect des glaces qui terminent toutes les parties peu saillantes des côtes dans ces parages. Nous la suivîmes ainsi jusqu'au soir l'espace de 20 lieues, d'assez près pour voir qu'elle était toujours continue, ce qui nous fit supposer qu'elle était soudée à la terre, qui était à une certaine distance dans le sud; mais rien n'indiquait celle-ci, et malgré toute l'attention qu'on y prêta, on ne put découvrir derrière ni montagnes, ni terre. Tout nous fit croire cependant que cette masse énorme de glaces devait avoir pour noyau des terres, et n'était point une île errante, car sa grandeur dépassait tout ce qu'on a vu jusqu'à ce jour. Nous aurions bien voulu pouvoir éclaircir ce fait, mais les circonstances ne le permettaient pas.

Pendant la nuit, qui commençait à être sensible, tant les jours décroissent vite sous cette latitude, nous courûmes au S. O. et au S. S. O.; nous laissâmes dans le S. E. une immense quantité d'îles de glace de la plus grande dimension, et des lueurs auxquelles on ne se trompe guère annonçaient l'approche de la banquise.

Notre séjour dans la zone glaciale avait été court, mais on ne

peut mieux employé, car non-seulement nous avions découvert une grande terre, et complété cette découverte en débarquant dessus, ce qu'on ne peut pas toujours espérer sous cette zone, où les terres sont ensevelies, même au cœur de l'été, sous d'épaisses couches de glaces et de neige, et où la fréquence des coups de vent rend si difficile de se maintenir près d'elles; de plus, on avait fait assez d'observations à l'est et à l'ouest du méridien magnétique, pour déterminer la position du pôle magnétique austral, avec une exactitude bien supérieure à celle qu'on avait eue jusqu'à ce jour; et si nous n'avions pas été jusqu'à un point où l'aiguille prend une direction verticale, la terre seule que nous avions rencontrée nous avait arrêtés; sa nature, nous pouvons l'avancer, s'opposera toujours aux tentatives de ceux qui voudraient pénétrer jusqu'à ce point mystérieux, et sera pour eux un obstacle invincible. Après d'aussi heureux résultats, nous dîmes adieu sans regret à cette vilaine zone. Nous avions à bord deux hommes encore gravement malades de la dyssenterie depuis notre départ; et leur état commençait à nous donner de vives inquiétudes. Les autres, grâce aux rafraîchissements que nous avions embarqués, continuaient à bien se porter. (*M. Dubouzet.*)

Note 22, page 186.

Le 24, à quatre heures du matin, le temps se couvre, la brise fraîchit du S. E. Nous commencions à sentir la houle de l'est. Nous courons au plus près tribord amures, cap au N. E. pour doubler la banquise, dont la pointe extrême supposée doit nous rester vers le nord à environ 6 milles de distance.

Tous nos compas sont affolés et n'indiquent le cap du navire que très-imparfaitement. Cette aberration des aiguilles est due au voisinage du pôle magnétique, à la grande inclinaison que l'aiguille tend à prendre, et à l'influence du fer du navire; on essaye vainement de balancer cette force d'inclinaison par un poids additionnel établi sur l'aiguille. Celle-ci n'en acquiert pas un sur-

croît de force directrice, si même elle n'en perd pas une partie par un plus grand frottement sur le pivot de suspension. Cet affaiblissement de la force directrice des aiguilles qui, depuis plusieurs jours, s'est manifestée par des variations insolites, tantôt N. E., tantôt N. O., différant suivant les compas employés, leur position, les caps du navire, etc., est plus sensible aujourd'hui que les jours précédents, à cause de l'agitation de la mer, qui imprime aux aiguilles un mouvement oscillatoire irrégulier qui l'emporte toujours sur la force directrice. Il serait intéressant de connaître si, dans le cas où nous nous trouvons, la plaque inventée par le docteur Barlow pourrait à la fois atténuer l'influence du fer du navire sur l'aiguille, et l'effet de l'inclinaison, et conserver à l'aiguille horizontale une force directrice suffisante pour que le choc des vagues et les divers caps du navire ne puissent la détruire ou la modifier que pour un temps très-court. Pour que la plaque de Barlow soit applicable aux boussoles marines, il faut qu'elle satisfasse aux conditions précédentes, sans quoi on ne pourrait l'utiliser que par des mers parfaitement calmes, comme celles des deux jours passés. Or, nous avons déjà remarqué que, malgré le voisinage du pôle magnétique et la forte inclinaison de l'aiguille, malgré l'influence du fer du navire et l'affaiblissement de la puissance directrice de cette aiguille, elle n'en a pas moins affecté une direction assez régulière (sauf la variation qui est toujours modifiée par les divers caps du navire), tant qu'elle n'a pas été exposée au choc des vagues, qui la dérangent brusquement de la position d'équilibre qu'elle tendait à prendre en vertu des seules forces magnétiques. En un mot, dans la journée d'hier, par une mer calme, nos compas de route, malgré leurs aberrations, nous donnaient 6 à 8 degrés près le cap du navire; tandis qu'aujourd'hui, dans les mêmes parages, sur une mer agitée, ils n'indiquent plus rien.

Le baromètre	à quatre heures du matin était		à 0,740
	à huit heures	——	à 0,742
	à midi	——	à 0,753
	à quatre heures	——	à 0,951

Le sympiésomètre est descendu dans le même temps de 0,713 à 0,710.

A une heure et demie, la brise d'E. S. E., qui va toujours en augmentant, souffle par rafales violentes, le temps est très-sombre, la neige tombe assez serrée. Nous perdons tout à fait la terre de vue. On prend les deux derniers ris au petit hunier et au perroquet de fougue, et l'on cargue la grande voile remplacée par l'artimon et le foc d'artimon, le vent renforçant encore, pris le deuxième ris au grand hunier et dégréé les perroquets.

A quatre heures, le coup de vent est bien établi, la mer est très-grosse, notre horizon ne s'étend pas à plus de trois encablures; quelques grosses glaces défilent sous le vent.

A quatre heures trente minutes, nous avons pris la bordée de tribord amures, portant le cap du N. N. E. et à l'E. N. E., autant qu'il est possible d'en juger avec une douzaine de compas qui donnent les indications les plus extraordinaires. Le meilleur guide est la direction du vent et surtout celle des lames que nous savons venir du S. E. à l'E. S. E. De quatre à huit heures, le vent a soufflé avec une violence extrême. La corvette fatigue beaucoup, et la mâture résiste à peine à cet excès de voilure. On cargue l'artimon et le foc d'artimon. Des tourbillons de neige très-dense nous aveuglent et forment sur le pont une couche qui s'épaissit encore par l'eau de mer qui se gèle en tombant à bord. De cinq heures à six heures, la violence du vent et la rigueur du temps rendent toute manœuvre à peu près impossible. Nos matelots ne peuvent se tenir dans le gréement qui est hérissé de glaçons tranchants. Ce n'est qu'avec la plus grande peine qu'ils peuvent s'accorer sur le pont. C'est dans ce piteux état que nous parvenons à éviter quatre ou cinq glaces flottantes dont la lueur a heureusement traversé le voile sombre qui nous enveloppe. A six heures du soir, la *Zélée* est aperçue sous le vent dans une éclaircie. Le capitaine de ce navire est rendu, par signal, libre de sa manœuvre pour la sûreté de son bâtiment.

L'équipage se relève par bordées d'heure en heure. Des punchs chauds sont distribués aux matelots qui quittent le pont. Les of-

officiers en deux bordées se relèvent de deux en deux heures.

La grande voile est déchirée sur ses cargues. La *Zélée* hors de vue.

De 8 heures à minuit, le temps toujours très-brumeux, la mer grosse, la neige tombe par intervalles. Le vent, toujours très-violent, commence cependant à éprouver quelques accalmies.

Le 26, dans l'après-midi, on a relevé divers points de la terre Adélie qui est toujours encroûtée. On remarque cependant que le dégel a fait des progrès sensibles. Quelques sommets commencent à poindre du milieu des neiges, et l'on commence à distinguer un peu le relief du terrain. Mais la côte n'offre encore qu'une falaise de cristal. Nous revoyons cette chaîne de glaces flottantes dont le coup de vent dernier a sans doute un peu hâté la marche pesante vers l'ouest. A midi, on en comptait vingt-trois ; à huit heures du soir, quatre-vingt-quatre.

Il résulte de cette navigation que nous devons nous estimer très-heureux d'avoir accosté la terre d'Adélie sur un méridien où la mer était assez libre de glace. 15 lieues plus à l'ouest, nous aurions rencontré la banquise, qui nous eût tenus à une trop grande distance de la terre, pour nous permettre de la découvrir.

Le 29, à quatre heures, nous venions de reconnaître la banquise, quand on aperçut dans la brume un navire qui paraissait se diriger sur nous ; la rencontre parut si singulière, qu'on supposa d'abord que ce n'était qu'un glaçon de forme pyramidale. Mais le navire étant couvert de voiles, et la brume se dissipant, nous ne tardons pas à reconnaître que ce n'est ni une glace ni une ombre, mais un véritable brick, ayant les couleurs des Etats-Unis. L'*Astrolabe* et la *Zélée*, en ce moment bien ralliées, ont hissé leur pavillon, et attendu sous petites voiles le brick américain. Celui-ci n'étant plus qu'à deux encablures par notre travers au vent, l'*Astrolabe* a amuré sa grande voile, sur quoi le brick a laissé porter au sud et poussé sa route vers la banquise, qui dans ce moment est embrumée. Ce navire paraît être de 150 à 160 tonneaux ; ses formes aussi peu élégantes que celles de nos corvettes. Nous n'avons pu apercevoir sur son pont qu'une vingtaine d'hommes.

Le 30, à huit heures vingt minutes, la vigie annonce la terre dans la direction du S. au S. O. : ce que nous examinons avec tant d'attention depuis une demi-heure a pris un corps, et ne saurait être de la brume. Mais cette bande, qui s'étend depuis le S. S. E. jusqu'au S. O. ¼ S., est si plate, si uniforme, qu'on conçoit à peine l'existence d'une terre taillée avec une si parfaite régularité. D'un autre côté, peut-on supposer qu'il puisse exister un bloc de glace d'une dimension aussi prodigieuse ? Nous n'avons encore vu, nulle part, rien de semblable à cette immense falaise de glace qui se déploie dans une étendue de plus de dix lieues, et dont les extrémités se perdent dans le vague de l'horizon. Nous avons donc cru que ce nouveau rivage n'était que l'escarpement de la croûte de glace enveloppant une terre que nous ne tarderions pas à découvrir.

A huit heures trente minutes, la route est donnée au S. S. O. pour accoster cette falaise et l'examiner de près. La mer, balayée par les derniers coups de vent d'est, est à peu près dégagée des glaces flottantes, dont on n'aperçoit que quelques débris clairsemés.

A dix heures, nous n'étions plus qu'à environ trois milles de la côte. Elle est taillée à pic et se dresse au-dessus de la mer, à la hauteur de 150 pieds environ. On ne distingue rien au-dessus de la crête qui forme une ligne rigoureusement droite et parallèle à la ligne d'horizon. Il faut parcourir plusieurs lieues de cette côte pour y rencontrer une crevasse, une simple fissure qui annonce sa prochaine rupture. Le cap le plus avancé, qui forme un angle obtus vers le nord, paraît insensible à l'action des grosses lames de l'E. et du N. O., qui tour à tour viennent se ruer à sa base. Après avoir doublé ce cap, nous remarquons avec étonnement qu'une grosse houle du S. E. nous est renvoyée par la côte. C'est la houle du large ou du N. O. qui se réfléchit à la base des falaises où elle déferle à peine. On croirait un instant que cette vague du S. E. s'est glissée sous le cap glacé pour arriver jusqu'à nous.

Il nous est impossible de voir la terre dans cet immense pla-

teau. La régularité et l'uniformité de ses escarpements, les couches feuilletées de la neige qui le composent, et qu'on peut observer sur quelques points, enfin la crête du plateau qui, dans tout son développement, est de près de vingt lieues, n'offre que des lignes rigoureusement droites et parallèles à l'horizon ; tout nous prouve que cette côte de glace n'appartient pas à la terre. Mais, d'après ce que nous avons déjà vu de la terre Adélie, dont nous n'avons pu atteindre la limite ouest, nous sommes persuadés que le plateau qui est devant nous s'étend dans le sud jusqu'à la terre, où, en d'autres termes, nous croyons qu'un pareil plateau de neige et de glace n'enveloppe pas la terre, mais qu'il s'appuie sur elle dans le sud.

D'un autre côté, comment expliquer la formation d'une croûte de glace, d'une véritable banquise flottante, qui, pour une hauteur de 150 pieds au-dessus de la mer, ne devrait pas avoir moins de 800 pieds au dessous du niveau des eaux? Et si l'on tient compte de l'action combinée du soleil, des vagues et des courants qui, dans les mois d'été, doivent suspendre sa formation et souvent même en disloquer les premières couches, combien d'années ne faudra-t-il pas à la nature pour élever cette barrière de cristal?.... On conçoit à peine qu'un bras de mer, resserré entre deux terres, doit se figer au moins à sa surface, dans un hiver polaire. La neige, s'amoncelant sur ce bassin, pourra, si l'on veut, la combler jusqu'aux sommets des montagnes voisines. On aura ainsi, par une succession d'hivers rigoureux, un pâté de glace épais de mille pieds, et même davantage, qui, dans le dégel, fournira ces innombrables îles flottantes que nous voyons tous les jours.— Mais ici, comment concevoir la formation d'une banquise de mille pieds d'épaisseur, qui, n'étant appuyée à la terre que d'un côté, est exposée de l'autre à toute la violence des mers antarctiques?

De minuit à quatre heures du matin, temps couvert, belle mer, jolie brise d'E., variable à l'E. S. E. Fait route au S. O. $\frac{1}{4}$ O. sous les huniers, avec un sillage de trois milles ; à deux heures, fait route au S. S. O. sous les huniers et les basses voiles, sillage de

quatre milles. A deux heures et demie, perdu de vue la côte de glace que nous venons de prolonger. Nous sommes tous persuadés que la terre est derrière cette falaise escarpée : mais à quelle distance? c'est ce que personne ne peut préciser. Nous ne rencontrons sur notre route que quelques glaçons épars. Une dizaine de glaces au vent à nous. (*M. Roquemaurel.*)

Note 22, page 186.

Nous avions attaqué la terre à vingt milles environ de la pointe extrême dans l'est, qui tranchait parfaitement sur un horizon aussi pur qu'on puisse en voir dans les plus beaux climats. Nous étions arrivés, à 5 heures environ, sur un point assez dégagé de glaces, et près d'un gros glaçon qui semblait d'un abord facile ; M. d'Urville mit en panne et envoya MM. Dumoulin et Coupvent y faire des observations magnétiques. Pendant que nous étions à attendre le retour de ces messieurs, nous aperçûmes, au milieu d'un amas confus de glaces qui s'étendaient sur une ligne perpendiculaire à la côte, des îlots entièrement dégarnis de neige ; l'*Astrolabe*, qui les avait vus comme nous, envoya une embarcation pour y recueillir des fragments de roche, preuve essentielle pour constater aux yeux même des plus incrédules, que nous ne nous trompions pas, et que nous avions découvert une terre, et non une grande île de glace de 1200 à 1500 pieds de hauteur!.... Depuis que nous avions vu la roche à découvert, nous nous impatientions de ne pas voir de canot prendre cette direction ; mais ce fut bien autre chose quand nous vîmes passer près de nous un canot de l'*Astrolabe*, sans qu'on nous donnât ordre d'y aller de notre côté. J'avoue que dans ce moment j'éprouvai une vive contrariété ; je jurai, je tempêtai, et mon désespoir ne se calma que lorsque, sur notre demande faite par signal, un de nos canots obtint de suivre celui de l'*Astrolabe*. Il eût été injuste de nous refuser cette faveur. Appelés à partager les mêmes dangers et les mêmes labeurs, nous avions le même droit aux petits avantages de notre campagne, qui sont de voir par nos yeux et d'étudier par nous-

mêmes. Enfin, notre canot partit avec deux officiers, à 6 heures du soir environ, et se dirigea à forces de rames vers les îlots aperçus ; vers cette terre que pas un être humain n'avait touchée, ni vue, avant nous. Les deux canots arrivèrent presque en même temps, et prirent, suivant l'antique usage, possession des lieux au nom de la France; on vida une bouteille de Bordeaux en l'honneur du pavillon français, hissé sur le sommet de l'îlot le plus élevé. Sans doute, personne ne disputera à la France cette propriété, qu'on ne reverra peut-être jamais ; incontestablement, notre patrie elle-même n'en sera pas enrichie, mais elle sera en droit de s'enorgueillir de cette découverte, achetée au prix des peines de ses enfants et des périls sans nombre qu'elle a coûtés.

Le 24 au matin, nous fûmes désappointés en nous retrouvant encore dans la partie N. E. de la banquise que nous avions bon espoir de pouvoir doubler; mais nous ne pouvions nous douter que de forts courants nous porteraient dans l'ouest, et détruiraient tout notre ouvrage; tout était à refaire; nous reprîmes donc la bordée de terre avec résignation, mais en maugréant un peu contre notre mauvaise fortune, bien que nous fussions loin de nous attendre aux misères et aux dangers qui nous menaçaient. A peine, en effet, eûmes-nous viré de bord, que le vent commença à fraîchir avec des apparences de temps peu rassurantes ; nous tînmes de la toile tant que nous pûmes ; mais bientôt il fallut songer à en diminuer. Il nous arriva alors ce qui arrive généralement; c'est que lorsqu'on tarde à diminuer de toile, le vent augmente plus vite que vous ne pouvez serrer, et vous perdez vos voiles. Pour comble de malheur, nos écoutes d'hune en chaînes déjà vieilles, et trop faibles dès le principe, manquèrent à plusieurs reprises l'une après l'autre; avaries légères dans les circonstances ordinaires de la navigation, mais presque de vie ou de mort dans la position critique où nous nous trouvions. La neige tombait en telle abondance, qu'à peine on voyait à une longueur de navire autour du bâtiment, et nous courions, par une vraie bourrasque, au milieu d'un golfe semé d'îles de glace, dont la plus petite nous eût infailliblement fait couler immédiatement, si nous

l'eussions abordée. Qu'on joigne à cet imminent danger de tous les instants, celui de notre situation entre une banquise et une terre dont les côtes étaient parsemées d'immenses glaces, dont les débris encombraient les passages ; de plus, l'incertitude où nous étions, par l'affolement de nos compas, des routes que nous suivions, et un froid intense qui paralysait nos hommes, dont toutes les forces suffisaient à peine pour les retenir sur les vergues, et dont les mains ne pouvaient plus saisir les manœuvres durcies par la gelée; qu'on fasse, dis-je, la somme de toutes ces circonstances, et qu'on juge de notre position.

A 5 heures du soir, nous trouvant tout à coup au milieu de débris de glace, nous nous jugeâmes peu éloignés de terre ; surpris par l'apparition subite de grands glaçons sous le vent à nous, nous virâmes de bord avec la plus grande promptitude, sans avoir le temps de prendre les précautions qu'exigeait le temps ; aussi eûmes-nous notre foc et notre grande voile emportés ; ce qui nous réduisit à courir l'autre bordée sous le petit hunier, l'artimon et le foc d'artimon, notre grand hunier ayant eu un peu avant une écoute cassée; dans ce moment nous perdîmes l'*Astrolabe* de vue, et dès-lors nous n'eûmes plus à nous occuper qu'à nous tirer d'affaire, pour lui être plus tard de quelque utilité, s'il lui arrivait malheur. Enfin, grâce aux efforts de tout le monde, nous nous trouvâmes, vers 6 heures, établis sous les trois huniers au bas ris, que la violence du vent menaçait à chaque instant de nous emporter, auquel cas nous étions probablement perdus sans ressources; mais heureusement ils tinrent bon ; vers 11 heures du soir, le temps s'étant un peu éclairci et le vent ayant un peu diminué, nous pûmes juger de notre situation, dont nous n'avions pas eu jusque-là une idée complète. La banquise s'étendait sous le vent à nous, à six et huit milles environ, et en avant d'elle se projetait une longue ligne de grandes îles de glace, qui probablement étaient appuyées sur elle. Par différents glaçons que nous avions vus la veille avant qu'il neigeât, nous pûmes apercevoir que nous n'avions pas beaucoup perdu, malgré les avaries multipliées que nous avions faites. Le vent, moins violent, nous permit de mettre

la misaine, et si notre grande voile n'avait pas été déchirée dans la soirée, je ne doute pas que nous n'eussions promptement regagné ce que nous avions perdu. Nous continuâmes à courir des bords jusqu'à huit heures du matin sous une voilure faible à cause du vent, et nous nous trouvâmes alors très-près du fond du golfe de la banquise, dans sa partie N. O. Nous reprîmes les amures sur la terre, en attendant que nous eussions pu enverguer une nouvelle grande voile et un petit foc, ce qui ne put être fait avant onze heures et demie, malgré les efforts de nos hommes ; beaucoup d'entre eux avaient eu, dans la journée du 24, des doigts gelés ; plusieurs même, saisis par le froid, étaient tombés malades dans la nuit. Enfin, peu à peu nous fîmes notre besogne, et avant midi, nous avions une voilure convenable, qui nous mit bientôt en position de n'avoir plus rien à redouter.

Depuis le matin, le temps s'était considérablement embelli et l'horizon éclairci. Après avoir parcouru tout l'horizon sans voir l'*Astrolabe*, qu'une vigie veillait depuis le matin, toutes nos inquiétudes se portèrent sur notre pauvre compagne, qui aurait pu éprouver quelque avarie, ou rencontrer quelque glace pendant la nuit, et disparaître sur-le-champ. L'*Astrolabe* était dans toutes les bouches, et tous les yeux la cherchaient constamment ; aussi, quand à cinq heures du soir la vigie la signala à grande distance au vent à nous, tous les cœurs se trouvèrent-ils soulagés d'un poids affreux. Elle grossit rapidement, et nous la vîmes bientôt courir sur nous dès qu'elle nous eut aperçus ; à sept heures et demie, elle était près de nous à la distance ordinaire. N'ayant probablement pas éprouvé les mêmes avaries que nous, elle avait pu, pendant la nuit, s'élever bien plus au vent à nous, et ne nous revoyant plus, au jour elle avait laissé porter pour venir nous chercher. Si elle avait vu, la veille, nos écoutes de hune partir successivement, et plus tard nos voiles déchirées, elle a dû avoir sur notre sort de bien grandes inquiétudes, et vraiment il y avait de quoi, car, dans toute la campagne, nous ne nous sommes jamais trouvés dans une position aussi critique : tout était contre nous; si le temps avait duré vingt-quatre heures de plus aussi mauvais

qu'il était le 24 au soir, je ne doute pas qu'il ne nous fût arrivé malheur. La banquise était tellement compacte, qu'elle ne nous offrait même pas la ressource d'un abri, si nous y avions été acculés entièrement; quant à la terre, il n'y fallait pas songer, car elle était entièrement inabordable. Notre seule ressource, celle de nous soutenir à la voile, nous était enlevée par la perte de nos voiles et l'impossibilité où le froid avait mis nos hommes de tirer de leur courage tout le parti possible. Du reste, je dois leur rendre la justice de dire que tous se sont comportés en vaillants matelots; pas un n'a faibli devant la peine et le danger, et tous ont travaillé autant que leurs forces le leur ont permis; plusieurs sont restés plus de six heures dans la mature; aussi un assez grand nombre a-t-il quelque partie du corps gelée. C'est dans de semblables circonstances qu'on apprend à apprécier et à juger les matelots; en général, on peut dire qu'ils grandissent avec les dangers et la misère; ce sont des hommes que l'on ne peut connaître dans les circonstances ordinaires de la navigation, et auxquels on rend trop rarement la justice qu'ils méritent.

Après avoir couru toute la nuit du 29 au 30 dans une mer assez libre, mais grosse, nous nous trouvâmes, le 30 au matin, à petite distance d'une banquise basse, tenant à une partie haute, que dans la brume nous prîmes d'abord pour la terre; mais nous en étant approchés, nous reconnûmes, à notre grand chagrin, que ce n'était qu'une immense glace plate, qui s'étendait à perte de vue dans le S. O. Nous la prolongeâmes à trois milles environ, depuis sept heures du matin jusqu'à minuit, qu'elle s'infléchit vers le sud, où nous la perdîmes de vue au milieu d'une infinité de glaces flottantes qui, sans doute, ne sont que les débris de la grande. Pendant tout le jour, nous avions vu par-dessus cette côte glacée une apparence de terre éloignée et haute, que la brume nous empêcha de constater complétement. Cette île immense, que nous avons côtoyée pendant l'espace de vingt lieues environ, est généralement d'une hauteur de 31 mètres, deux circonstances qui ne peuvent exister sans qu'une terre serve d'appui à une telle masse. (*M. Montravel.*)

BIOGRAPHIES.

BIOGRAPHIES.

EUGÈNE MARESCOT DU THILLEUL.

Né à Boulogne-sur-Mer, le 26 octobre 1809, Marescot montra de bonne heure un goût très-vif pour la marine. Cependant il était d'une santé délicate, et son amour de la mer fut vivement combattu par ses parents, qui l'idolâtraient ; prières, larmes de sa pauvre mère, tout fut inutile.

En 1820, il entra au collége Henri IV, où il fit des études brillantes et solides ; à seize ans, il avait terminé ses classes. Souvent la salle de la distribution des prix avait retenti du nom du jeune Marescot et il eut plusieurs fois l'honneur d'être nommé au concours général. L'excellent et modeste savant, qui était alors à la tête du collége de Henri IV, *M. Auvray*, dont le souvenir est cher à tous ses élèves, lui donna à sa sortie du collége les plus beaux certificats.

Sorti du collége le 11 mai 1826, Marescot se présenta à l'examen, et fut reçu à l'école d'Angoulême au mois de décembre de la même année. Là, il se livra tout entier à ses études ; il fut jugé capable, dix mois après, de passer sur le vaisseau-école l'*Orion*, avec le grade d'élève de la marine de 2e classe.

A bord du vaisseau, il ne tarda pas à être distingué de ses chefs et chéri de ses camarades ; il était si studieux, d'un caractère si

bon, si doux! Marescot était d'une petite taille, mais parfaitement prise. Ses longs cheveux noirs bouclés, ses yeux grands et bien fendus, d'un beau bleu d'azur, donnaient à sa physionomie un air de douceur à travers lequel on eût difficilement reconnu l'aventureux, l'intrépide marin. Ce fut à bord de l'*Orion* que commença ma liaison avec Marescot. Hélas! je ne me doutais pas alors que quinze ans après j'attacherais moi-même deux boulets aux pieds de mon pauvre camarade, pour le lancer aux requins du grand Océan.

Nous suivions avec ardeur nos études, lorsqu'un jour, au milieu d'une de nos classes, nous entendons avec surprise les tambours battre aux champs, et le rappel nous appeller à nos pièces.

Il venait de se passer un sublime, un héroïque fait d'armes: notre brave commandant, des larmes dans la voix et les yeux, brillant d'enthousiasme, voulait nous en faire part et exciter ainsi nos jeunes courages.

« Honneur à la marine française! s'écria le commandant. Un « brave officier, *Bisson*, pris à l'abordage par des bandes de pi- « rates grecs, n'a pas voulu que le pavillon de France fût souillé « par de pareils coquins; il a lui-même mis le feu aux poudres et « a fait sauter l'ennemi avec lui. C'est un noble exemple, mes « enfants, et je ne doute pas qu'en pareille circonstance vous « n'en fassiez autant. »

J'étais à côté de Marescot; son cœur battait à briser sa poitrine, ses yeux étincelaient. Le lendemain, notre professeur de littérature, *M. Mathias*, nous lut une charmante pièce de vers sans vouloir nous en nommer l'auteur; elle était de Marescot. Je regrette vivement de ne pouvoir la donner ici.

L'époque des examens arriva: Marescot fut reçu dans un très-bon rang, et bientôt après, embarqué sur la frégate la *Vénus*, qui se rendait dans la Méditerranée. En arrivant à Toulon, les élèves furent répartis sur les divers bâtiments de la flotte; Marescot fut embarqué sur la corvette la *Victorieuse;* elle faisait partie de l'escadre qui bloquait les côtes de la régence. Ingrate et dure mis-

sion, c'était une guerre sans combats. Les Algériens restaient cachés dans leurs ports ; ces redoutés forbans, braves devant un malheureux navire marchand sans armes, sans défense, se blottissaient dans leur repaire, et tremblaient sous la bordée de nos croiseurs. Il fallait constamment tenir la mer, et cela sous les formidables raffales du mistral, qui balaye la Méditerranée, comme dans les belles mers et les jolies brises d'été ; c'était là un rude métier, tellement rude, que le brave amiral Collet y mourut du scorbut. La croisière durait depuis trois ans, et menaçait de se prolonger indéfiniment, lorsque l'on apprit que des troupes arrivaient de tous les points de la France pour se concentrer autour de Toulon, et qu'enfin l'expédition était résolue.

Marescot passa alors sur le vaisseau de 80 le *Breslaw*. Arrivé à Sidi-el-Ferruch, il fut débarqué avec sa compagnie et fit partie du corps de marins destiné à garder le camp retranché. Nos matelots, habitués aux planches de leurs navires, souffrirent cruellement de leur campement sur le sable de la plage, et les maladies firent bientôt de terribles ravages dans nos rangs. Marescot fut atteint un des premiers ; rien ne put le décider à abandonner son poste.

En face de l'ennemi, disait-il, je ne reconnais qu'une seule maladie, c'est une balle dans la poitrine.

Au bout de trois semaines, l'amiral nous rappela à bord de nos vaisseaux, et le 5 juillet, la flotte se forma en ligne de bataille pour combattre les forts de la côte et ce terrible môle, sous les feux duquel lord Exmouth avait perdu tant de monde. En même temps l'armée de terre battait en brèche le fort l'Empereur. Tout le monde connaît les résultats de cette double attaque. Ces féroces Algériens, ces hardis pirates, qui devaient s'ensevelir sous les ruines d'Alger, se trouvèrent trop heureux de recevoir la capitulation que voulut bien leur accorder le général en chef.

Pendant le combat, Marescot, quoique malade, dirigea avec calme et habileté le feu des pièces qui lui étaient confiées, et son commandant, M. Maillard de Liscourt, lui donna les notes les plus brillantes.

De retour à Toulon, le *Breslaw* reçut l'ordre de désarmer; Marescot passa sur la frégate l'*Arthémise*, qui faisait le service entre Toulon et la côte d'Afrique.

A la fin de 1830, on reçut à Toulon l'ordre d'armer une forte escadre; personne n'en connaissait positivement la destination; mais chacun savait que le pavillon de la France avait été insulté à Lisbonne, que deux Français y avaient été indignement maltraités par les ordres de *Don Miguel*. Dès lors, le but de l'expédition ne fut plus douteux pour personne, et tout le monde voulut en faire partie.

A force de démarches et d'instances, Marescot parvint à se faire destiner pour la flûte la *Didon*, commandée par M. de Châteauville.

Le 19 juin 1831, l'expédition, sous les ordres de M. le contre-amiral Hugon, fit voiles pour le Portugal; le 2 juillet elle ralliait, à l'embouchure du Tage, l'escadre de blocus du contre-amiral Roussin, qui prit le commandement des forces réunies. Le 11, à onze heures et demie, le signal du branle-bas de combat montait au mât d'artimon du vaisseau-amiral le *Suffren*, et à midi, les vaisseaux de tête engageaient vivement le feu avec les forts de la passe. A cinq heures, nous étions maîtres du fleuve; la flotte portugaise était en notre pouvoir, et nos vaisseaux, embossés à portée de fusil de la ville, menaçaient de l'anéantir, si prompte satisfaction n'était faite; elle ne se fit pas attendre.

Dans cette brillante affaire, Marescot fit preuve d'un courage et d'une énergie au-dessus de tout éloge. Le brave, l'excellent M. de Châteauville l'en complimenta devant l'équipage assemblé, et demanda pour lui le grade d'enseigne de vaisseau.

A cette époque, l'avancement des élèves ne se faisait qu'à l'ancienneté, et Marescot fut promu à son tour à la fin de janvier 1832.

La frégate revint à Toulon; elle paraissait destinée à rester longtemps sur rade. Impatient de reprendre la mer, Marescot obtint de passer sur la goëlette la *Daphné*; sa réputation de bon officier était déjà tellement bien établie à cette époque, que M. le lieu-

tenant de vaisseau Freart, qui commandait le bâtiment, le choisit pour son second.

Le 8 avril 1832, la goëlette était mouillée sur la rade de Mers-el-Kebir (Oran); la mer, fouettée par un fort coup de vent du S. E., était affreuse; un bâtiment du commerce, la *Mathilde*, chassait sur ses ancres et dérivait vers la côte garnie de bedouins, qui attendaient les naufragés, le fusil et le yatagan à la main; la mer était trop grosse pour qu'il fût possible de lui porter une ancre. Chacun à bord suivait le malheureux navire avec angoisses; enfin, il s'arrête sur un haut-fond, talonne et se brise, entre deux dangers affreux, celui du yatagan des Arabes et celui de la lame. L'équipage n'hésite pas; tous se jettent à la mer. Le ciel est en feu; à la lueur des éclairs, les bédouins tirent sur les malheureux qui reviennent sur l'eau... Devant cet horrible spectacle, Marescot ne se contient plus; il les arrachera à la mort ou périra avec eux; avec quelques matelots dévoués, il saute dans un canot, et, malgré la mer, qui le couvre de son brisant, qui deux fois remplit sa faible embarcation, malgré le feu des bédouins, qui déjà calculent le nombre de têtes qu'ils auront à couper, il les sauve tous et les ramène à bord de la goëlette, où des soins de toute espèce leur sont prodigués.

Une action comme celle-là suffit pour honorer toute la vie d'un homme............

Un rapport sur cet admirable dévouement fut adressé à M. le ministre de la marine par les soins de M. de Missiessy, qui commandait alors la station navale d'Oran.

Peu de temps après, la *Daphné* revint à Toulon, Marescot obtint un congé de trois mois; il avait besoin de repos, il avait besoin de se retremper au sein de sa famille.

Depuis 1827, il était à la mer.

Trois mois après, il était de retour au port et embarqué sur le brig le *Hussard*, où il resta peu de temps. A cette époque, notre marine à vapeur commençait à prendre un assez grand développement; Marescot ne voulut pas y rester étranger, il obtint d'être embarqué sur le *Souffleur*.

Mais bientôt, las de cette navigation terre-à-terre, qui ne convenait pas à son caractère aventureux et avide d'instruction, il passa sur la corvette l'*Astrolabe*, qui plus tard, hélas! devait lui être si fatale.

Il fit à bord plusieurs campagnes dans les mers du Levant.

Marescot avait exploré la Méditerranée dans tous les sens. Plein de ses études classiques, il s'était fait un bonheur de parcourir ces côtes célèbres, patrie de tant de grands hommes.

Il voulait désormais naviguer plus au large. On armait la corvette l'*Oise*; elle était destiné à porter à Pondichéry M. le marquis de Saint-Simon, gouverneur de nos possessions dans l'Inde. L'*Oise* devait toucher à Ténériffe, à Rio-Janeiro, à Bourbon; Marescot n'eût pas mieux choisi; il obtint son embarquement. Arrivé à Pondichéry, il fut rudement éprouvé par le climat; il fut repris de cette terrible maladie, dont il avait déjà tant souffert en Afrique. Le mal fit de si rapides progrès que l'on craignit pour ses jours; mais grâces aux soins éclairés et fraternels que lui prodigua M. Revallon, le chirurgien-major de l'*Oise*, Marescot fut bientôt sur pied, et put reprendre son service à bord de la corvette avant son arrivée en France; à la fin de 1835, l'*Oise* rentrait au port. Marescot passa alors sur l'*Egérie*, qui le ramena dans la Méditerranée, et fit à bord de ce bâtiment plusieurs campagnes sur les côtes d'Espagne et d'Afrique.

Cependant, sa santé était toujours délicate. Il prit un congé de six mois.

Il était dans sa famille depuis quelque temps, lorsque le bruit se répandit que M. Dumont-d'Urville devait prendre le commandement d'une expédition destinée à explorer les parages du pôle austral et de l'Océanie. Bientôt le bruit se confirma, et l'on sut positivement le nom des bâtiments qui devaient la composer; c'étaient l'*Astrolabe* et la *Zélée*. M. d'Urville reçut de nombreuses demandes. Tous les officiers voulaient accompagner l'illustre navigateur, qui depuis nous a été enlevé par une affreuse catastrophe. L'état-major des corvettes était presque au complet; j'avais eu l'honneur d'être agréé par M. d'Urville; j'en parlai à

Marescot, je le trouvai enthousiasmé du voyage que j'allais entreprendre : une campagne comme celle-là avait été le rêve de toute sa vie. En vain je lui objectai que sa santé, à peine rétablie, ne résisterait pas aux privations, aux misères de toute espèce qui accompagnent un voyage de découverte à travers les glaces du pôle austral. Sa décision était fermement arrêtée. Marescot était un excellent officier; M. d'Urville accueillit sa demande avec empressement.

Nous reçûmes bientôt l'ordre de nous rendre à Toulon. Au milieu des travaux toujours pénibles d un armement, la santé de Marescot s'était fortifiée.

Le 7 septembre 1837, nous étions sous voiles ; le soir, nous apercevions à peine à l'horizon les côtes de France ; nous les suivîmes des yeux, jusqu'à ce que la nuit vint nous les cacher. Nous partions pour une campagne longue et périlleuse. De tous ces forts jeunes gens pleins d'ardeur et d'existence, Dieu seul savait combien reverraient le port, et chacun de nous envoyait à son pays un dernier adieu.

Hélas ! je devais revenir seul, rapportant tout ce qui restait de mon pauvre camarade, une mèche de cheveux.........

Il serait trop long d'énumérer ici tous les services que rendit Marescot dans le cours de la campagne ; le lecteur en jugera en lisant nos courses aventureuses.

Marescot dessinait à ravir ; la plupart des portraits qui figurent dans l'album sont dus à son crayon.

Sa santé, qui avait résisté à notre dure navigation dans la mer Glaciale, s'était affaiblie dans les climats équatoriaux. Nous avions parcouru les deux tiers de notre longue course, mon pauvre camarade changeait à vue d'œil ; je le voyais dépérir sans se plaindre. Au milieu de ses souffrances, il était resté le même; son caractère si égal, si doux, n'avait pas changé.

Le climat des Moluques le tuait. Nous arrivâmes à Samarang. Marescot était dans un état de santé déplorable. Un bâtiment de commerce français allait partir pour France ; nous l'engageâmes tous vivement à en profiter ; M. d'Urville, qui lui portait le plus

grand intérêt, se joignit à nous. Il répugnait à Marescot de quitter l'expédition ; il allait cependant céder à nos instances, lorsque nous apprîmes que le commandant avait l'intention de tenter une seconde exploration dans les régions polaires. Désormais, nous ne pûmes rien obtenir : « Je veux être là, disait-il, pour partager vos dangers ; ce serait une lâcheté que de quitter la corvette ; et, du reste, les latitudes tempérées dans lesquelles nous allons bientôt entrer me remettront, j'en ai la conviction. »

Nous quittâmes Samarang après six jours de relâche; Marescot avait repris, nous étions tous plein d'espoir ; nous en avions fini avec les terribles côtes des Moluques et des îles de la Sonde ; bientôt nous allions nous retrouver dans des latitudes plus saines.

Le 10 octobre 1839, les corvettes étaient au mouillage au débouquement du détroit de la Sonde, devant un village de la côte de Sumatra. Nous étions tous à terre, lorsque trois coups de canon de l'*Astrolabe* vinrent nous rappeler ; nous crûmes d'abord à une attaque des naturels, et nous nous hâtâmes de regagner la plage ; elle était couverte de sauvages, mais calmes et inoffensifs. Nos canots nous attendaient, et en quelques coups d'aviron nous arrivâmes à bord.

Le redoutable fléau qui nous menaçait depuis si longtemps venait de se déclarer à bord de nos pauvres corvettes ; le commandant, l'attribuant au mouillage que nous occupions, voulut le quitter sur-le-champ ; il était trop tard, nous emportâmes la contagion avec nous.

Marescot fut atteint un des premiers ; ses forces étaient épuisées, et la maladie eut bientôt fait chez lui de terribles ravages. Cependant, les vents s'étaient établis au S. E. grande brise ; ils nous poussaient avec une vitesse de 60 et 80 lieues par vingt-quatre heures. Le thermomètre était tombé de 15 et 20 degrés. Déjà nous avions atteint les latitudes tempérées ; encore quelques jours de cette bonne brise, nous attrapions Hobart-Town ; là, nous étions sauvés.

Mais le vent tomba, et nous restâmes en calme, ballottés par les longues houles du grand Océan. Le mal faisait des progrès ef-

frayants. Au milieu de ses affreuses douleurs, Marescot avait conservé toute sa tête, toute la plénitude de son esprit; il nous parlait de son père, de sa sœur chérie, de son frère qu'il aimait tant; il nous disait combien leur douleur serait cruelle; pour lui, il envisageait la mort avec calme.

Cependant, sa jeunesse luttait avec énergie; mais, hélas! ce n'était que pour prolonger son agonie.

Le 23 novembre, les vents qui s'étaient maintenus à l'O. passèrent au S. O.; de lourds nuages noirs s'amoncelèrent sur nos têtes, la mer grondait sous nos pieds, tout présageait un coup de vent. Le soir, nous fûmes assaillis par un grain épouvantable; la mer était énorme. Quelle nuit, mon Dieu! deux officiers, vingt matelots râlaient dans l'entrepont; chaque coup de tangage, chaque lame qui déferlait sur la corvette, semblait devoir nous enlever un de nos camarades.

Au jour, je trouvai Marescot exténué, les violentes secousses de la nuit lui avaient enlevé le peu de forces qui lui restaient; il était tombé dans un état de somnolence presque continuel. Vers cinq heures du soir, il parut reprendre un peu; c'était la dernière lueur de la flamme qui s'éteint.

J'étais penché sur lui, il me reconnut, et me serrant la main: C'est fini, embrasse-moi, mon ami, me dit-il; puis, faisant un effort: « Tu mettras deux boulets à mes pieds, je ne veux pas que les albatros se disputent mon cadavre...... »

Un instant après, je vis ses lèvres s'entrouvrir: « Mon père! mon pauvre vieux père!! »

Ce furent ses dernières paroles, sa vie s'était éteinte avec elles.

J'avais perdu mon meilleur ami, et la marine un de ses officiers les plus braves, les plus dévoués.

A minuit, la mer était encore grosse, le vent sifflait avec un bruit lugubre à travers nos cordes; la corvette tanguait lourdement. Tout ce qui restait d'hommes valides, tous ceux qui avaient pu se traîner étaient réunis, pressés autour d'un sabord; tous chérissaient Marescot.

Si le jour eût éclairé cette scène, on eût pu voir une larme glisser sous la paupière de toutes les rudes figures des matelots. Au milieu du recueillement général, la dépouille mortelle de notre ami disparut dans le brisant d'une lame.

(*Un de ses amis, son compagnon de voyage.*)

TONY DE PAVIN DE LA FARGE.

Tony de Pavin de La Farge est né à Viviers, département de l'Ardèche, le 23 mai 1812, d'une famille distinguée du Vivarais. Placé au collége de La Flèche, il se fit constamment remarquer par son aptitude au travail et sa bonne conduite. Admis à l'école navale de Brest, il fut un des premiers élèves de sa promotion, et jugé digne de recevoir son brevet d'aspirant de deuxième classe avant l'expiration des deux années d'étude de l'École.

La Farge était à peine âgé de dix-huit ans, lorsqu'en 1830, il s'embarqua à Toulon à bord de la *Syrène*, pour prendre part, avec son bâtiment, au blocus et à la prise d'Alger. Il se trouva ensuite devant Lisbonne avec le *Trident*, et plus tard, ce fut à Ancône où son jeune courage reçut sa première récompense : il fut fait lieutenant de frégate. En cette qualité, il servit à bord de différents bâtiments envoyés en mission dans le Levant, ou sur les côtes d'Afrique. Mais l'imagination ardente du jeune marin, la tournure romanesque de son esprit, qui avait si bien servi au début de sa carrière, ne pouvaient se familiariser avec les exigences du métier. Cette vie de croiseur lui devint insupportable. L'uniformité n'allait pas à ce cœur qui s'exaltait devant le danger, et qu'un désir ardent d'indépendance ne pouvait contenir dans les limites ordinaires.

Cette époque de sa vie le remplit d'un sentiment d'incertitude

sur sa destinée, d'une rêverie vague qui ne l'abandonnait pas. Avide d'émotions, ces occupations stériles ne pouvaient lui en fournir. La Farge s'occupa alors, dans les loisirs du métier, d'écrire les observations que lui avaient fournies ses intéressantes expéditions ; elles forment une série de lettres adressées à sa famille, pleines de variétés et de charmes, qui ne sont pas destinées à voir le jour, mais qui, si elles étaient livrées à l'impression, captiveraient la curiosité et l'intérêt du lecteur. Il s'adonna aussi à la poésie. Plusieurs pièces de vers du recueil qu'il a composé sont écrites souvent agréablement, toutes sans peine. Ses affections se concentraient dans sa famille ; elle-même nourrissait ce cœur si pur et si noblement dévoué ; et si nous n'avions peur de commettre une indiscrétion, nous citerions quelques-uns de ses essais dans le genre lyrique, morceaux pleins de sensibilité et souvent de mélancolie, mais de cette sensibilité touchante et vraie, propre à consoler la douleur d'une mère, qui se révélait devant de funestes pressentiments !

On venait d'annoncer le voyage de M. Dumont-d'Urville. Déjà les corvettes l'*Astrolabe* et la *Zélée* étaient en réparation. La Farge n'hésita pas un instant ; c'est le cœur rempli d'émotions et d'enthousiasme qu'il se présente devant le chef de l'expédition, et qu'il demande d'en faire partie. Bientôt après avoir été dire un adieu, un éternel adieu à sa famille, il reçut l'ordre de se rendre à bord de la *Zélée*.

Avant d'arriver à la funeste catastrophe qui devait enlever le courageux et distingué marin, nommons les services qu'il a rendus à l'expédition. Parlons de son zèle à explorer des régions inconnues, se montrant à la fois marin habile et narrateur intéressant. Bon dessinateur, il dessine les sites les plus remarquables ; rien ne l'arrête dans ses devoirs ! C'est au fond d'une baie malsaine, dont il a voulu prendre un croquis, malgré l'opposition de ses camarades, qu'il prit le germe de la maladie qui devait l'enlever. A l'esquisse des mœurs des peuples barbares qu'il visitait, il a joint une collection précieuse d'armes et d'instruments à leur usage. La tête et le cœur pleins des grandes choses qu'il étudiait,

il adressait à sa famille des récits intéressants, premiers jalons de l'histoire de son voyage qu'il avait promis d'écrire.

Mais l'époque fatale approchait. Vers le 9 octobre 1837 les terribles symptômes de la dyssenterie s'étaient déclarés à bord de la *Zélée*. Sous la désastreuse influence du climat, le mal sévit bientôt dans toute son intensité, et, le 27 novembre, de La Farge, qui avait déjà, au départ des côtes infectes, éprouvé tous les symptômes de la maladie, ne put résister à ce redoutable fléau. Pauvre jeune homme ! A la fleur de l'âge, avec un esprit de la plus brillante espérance, un caractère aimable, délicat, et des plus aimants, mourir si vite !...

A sa dernière agonie, son cœur, qui s'était placé d'avance sous les ailes puissantes de l'Espérance et de la Foi, donnait encore des témoignages d'affection à ses camarades. Il vit sans effroi la mort s'avancer vers lui, montra sur son lit de douleur un courage sans ostentation, envisageant en chrétien ces dernières heures de la vie. Une petite croix d'or brillait sur sa poitrine, gage pieux d'une sœur qui possédait toute sa tendresse. D'une voix émue, il la remit à son ami de Montravel, afin qu'au retour du voyage, ce signe de douleur et de mort pût recevoir les larmes et les prières de sa famille en deuil. Ses dernières paroles furent pour sa mère et pour sa patrie, sublime mélange d'affections qui ont toujours occupé la première place dans le cœur de l'ami que nous avons perdu. (*Un de ses amis.*)

ÉMILE GOURDIN.

C'est une cruelle situation que celle d'un navire en pleine mer, dont les flancs recèlent les principes d'une épidémie meurtrière. Dès le début de la maladie, un malaise général pèse sur tous les membres de l'équipage ; bientôt elle accroît ses ravages, et chaque

jour amène de nouvelles atteintes qui viennent grossir les rangs des hommes hors de service. Alors, le navire présente un des plus douloureux spectacles qu'on puisse imaginer : privés des soulagements qu'on peut leur accorder dans des lieux plus appropriés à la nature des soins qu'ils réclament, les malades souffrent à la fois du mal qui les mine, du manque d'espace, d'une gêne continuelle, enfin de mille inconvénients inhérents à la vie du bord.

Entassés les uns sur les autres dans un entrepont où l'encombrement obstrue le passage, secoués par les houles incessantes des hautes mers, privés souvent d'air et de lumière, ces infortunés subissent mille tortures, et cherchent en vain un repos qui les fuit. Leurs compagnons valides, menacés du même sort, assistent sans trève aux scènes les plus pénibles. Les phases de la maladie se déroulent sans discontinuer; la souffrance et la mort s'offrent de toutes parts sous leur aspect le plus sombre; l'œil attristé suit pas à pas la marche de la destruction qui s'opère; chaque heure, chaque instant, augmente le supplice des malades, accroît le désespoir de leurs compagnons impuissants à les soulager. Jour et nuit, leurs plaintes semblent réclamer un secours qu'on ne peut leur donner; elles se mêlent aux cris déchirants arrachés par d'atroces douleurs ou produits par l'agonie. L'équipage entier n'a plus de repos, l'affliction règne sur toutes les physionomies; tout contribue à fixer les pensées sur de funèbres images; il n'est aucune cesse à cet état. Une odeur infecte envahit le navire, s'attache aux parois, reste imprégnée aux vêtements; les habitudes de la vie du bord se modifient; elles subissent forcément les exigences du service médical; les aliments s'apprêtent à côté du fourneau de l'infirmerie; aux heures des repas, les tables se dressent auprès du lit des mourants! Il faut avoir passé par ces épreuves pour en comprendre toute l'horreur. On souffre de mille peines, on ressent mille angoisses; on souffre surtout de voir ceux avec qui les dangers et les privations d'une longue navigation ont fait naître une étroite sympathie, se débattre sans espoir sous l'étreinte du mal; on souffre de ne pouvoir apporter aucun secours à ceux qu'on voudrait tant secourir; on souffre long-

temps à l'avance en suivant journellement les progrès de leur rapide décomposition, et, par pitié pour eux, on se preud quelquefois à désirer leur mort..... Et quelle mort! et combien elle diffère de la mort des naufrages et des combats !

Telle était la situation des corvettes l'*Astrolabe* et la *Zélée* pendant leur traversée des côtes de Sumatra à celles de la Tasmanie. Pendant deux ans, leurs équipages avaient bravé impunément les influences pernicieuses des climats les plus divers ; l'exploration des glaces du pôle, un long séjour dans les parages malsains du grand archipel d'Asie avaient été, il est vrai, accompagnés de l'invasion du scorbut et de quelques cas de fièvres malignes et de dyssenterie; mais, grâces aux précautions les plus minutieuses et à des circonstances heureuses, le nombre des victimes avait été très-restreint. La santé de ces vigoureux marins ne paraissait pas avoir été sensiblement altérée ; c'était merveille de les voir résister à toutes les intempéries, à toutes les privations et aux changements brusques de température et de climats de cette rude campagne. Gais et confiants, ils supputaient déjà l'époque du retour dans leurs familles, alors qu'une cruelle maladie, la dyssenterie, envahit inopinément les deux corvettes, et vint les remplir de deuil.

Placées à une grande distance de tout point de relâche, hors de portée des secours que les établissements européens peuvent offrir, retardées par des vents contraires ou des calmes inusités, elles offraient le déplorable spectacle de deux hôpitaux flottants. Dès le début, l'épidémie prit un caractère pernicieux ; les efforts des médecins devinrent infructueux ; ils ne purent qu'adoucir les derniers moments de ceux que la maladie avait gravement atteints. Et pourtant, que de soins, que de dévouements prodigués! Grâces en soient rendues à MM. Hombron, Jacquinot, Dumoutier et Lebreton, tous à l'envi, n'écoutant que leur zèle et leur cœur, dépassèrent ce qu'on pouvait attendre des forces humaines; ils ont acquis, dans cette funeste époque, les titres les plus réels à la reconnaissance de leurs compagnons. Si l'épidémie avait pu être combattue, ils l'auraient vaincue; mais l'art était impuissant à en

arrêter les ravages ; ce n'était plus que dans un avenir éloigné qu'on pouvait espérer de voir décroître son intensité, à l'aide des ressources d'un hôpital établi à terre. Malheureusement, les points de relâche praticables étaient tous forts éloignés, et à peu près à égale distance ; leur choix n'était même pas possible. La rivière des Cygnes, l'Ile-de-France, Hobart-Town, demandaient à peu près le même temps pour y parvenir. Le premier de ces points était dénué des ressources nécessaires ; l'Ile-de-France entraînait l'abandon du reste de la campagne ; il ne restait plus qu'Hobart-Town, but primitivement désigné de cette traversée. M. d'Urville, devant ces considérations, ne put, avec raison, que persévérer dans cette dernière direction.

Cependant la mort commençait à frapper à coups pressés dans les rangs des malades. A bord des deux navires, l'équipage, oubliant sa propre situation, épiait avec une sollicitude touchante les mouvements du navire voisin, et cherchait à connaître, dans l'autre équipage, le sort de ceux dont il connaissait l'état alarmant. Lorsqu'à l'aide des longues-vues on voyait dresser, entre deux mâts, une tente blanche sur la chaloupe, on comprenait aussitôt qu'une nouvelle victime avait succombé, victime inconnue et dont chacun redoutait d'apprendre le nom. Et puis, lorsque la nuit venait couvrir de ses ombres le sillage des corvettes, on devinait à leur manœuvre le moment fatal de l'immersion, car chacune d'elles, s'éloignant momentanément de sa conserve, semblait rechercher la solitude pour accomplir ce dernier devoir, et vouloir dérober à sa compagne la perte qu'elle venait d'éprouver !... Heures funèbres, où sans bruit, en dissimulant ses pas pour cacher aux malades l'accomplissement de cette pieuse cérémonie, on venait furtivement donner un dernier adieu à d'infortunés compagnons. Combien d'entre eux qui, jeunes, vaillants et forts, avaient à espérer une longue carrière, et qui gisent dans les profondeurs de ces mers éloignées !...

Le 8 décembre 1839, l'*Astrolabe* eut à déplorer la perte d'une nouvelle victime de l'épidémie. Le plus jeune des enseignes, Gourdin (Jean-Marie-Emile) succomba à ses souffrances à trois

heures et demie du matin. Il n'avait pas encore vingt-sept ans !

Né le 13 janvier 1810 à Port-Louis, la vue de la mer lui avait inspiré de bonne heure le goût de la vie aventureuse des marins. Des traditions de famille aidèrent cette vocation naissante ; elles conduisirent le jeune Gourdin à servir dans la marine militaire. A sa sortie de l'école navale établie en rade de Brest, il débuta, vers la fin de 1830, dans la carrière de son choix, par une campagne aux Antilles sur la frégate l'*Hermione*. Au retour, au mois de septembre 1831, il fut embarqué sur la frégate la *Sirène*, puis sur la gabarre la *Marne*, avec laquelle il visita Cayenne et les côtes voisines. En 1833 il passa sur la frégate la *Junon;* mais bientôt il reçut l'ordre d'embarquer de nouveau sur la frégate l'*Hermione* qui avait vu son début dans la navigation; il partit pour la station du Brésil, le 27 octobre de la même année, à la veille de quitter l'aiguillette des élèves pour l'épaulette des enseignes de vaisseau. En effet, sa nomination fût signée le 6 janvier suivant; il avait alors vingt-un ans. Pourvu de bonne heure du grade qu'il ambitionnait, plein de zèle pour un service qu'il aimait, il envisageait avec confiance l'avenir qui s'ouvrait sous d'heureux auspices, et quoique la navigation fut accompagnées pour lui de malaises pénibles, il savait les supporter et les combattre avec une mâle énergie. Lorsque l'*Hermione* rentra au port, quinze mois après le départ, il sollicita un congé pour aller embrasser ses vieux parents, qu'il n'avait pas vus depuis sa sortie du vaisseau-école, et qui, après cette dernière entrevue, ne devaient malheureusement plus le revoir.

A l'expiration de son congé, Gourdin fut embarqué momentanément sur le stationnaire le *Lézard*, puis sur le bateau à vapeur le *Ramier*, destiné à un service très-actif sur les côtes de l'Algérie. Il resta environ un an sur ce navire, qu'il quitta à Toulon le 17 avril 1837. Vers cette époque, l'expédition de l'*Astrolabe* et de la *Zélée* venait d'être résolue. L'itinéraire, le but de ce long voyage, le nom du chef qui devait le diriger, avaient excité l'enthousiasme de beaucoup de jeunes officiers. Plusieurs d'entre eux sollicitèrent d'être embarqués sur l'une ou l'autre corvette ;

Gourdin, surtout, désirait vivement un embarquement qu'il considérait comme une faveur, et reçut avec joie la destination qu'il recherchait.

La vue de la mer avait décidé de sa vocation. Des traditions de famille l'avaient conduit à servir dans la marine militaire; l'exemple de son oncle, le brave vice-amiral Jurien, qui, dans sa jeunesse, avait pris part à l'expédition de d'Entrecateaux, devait aussi influer sur sa carrière. C'est ainsi que dans la marine les travaux et le dévouement de certaines familles se transmettent comme un legs et se renouvellent comme une obligation imposée de génération en génération. Le récit des évènements survenus dans le cours du voyage de la *Recherche* avait charmé l'imagination de Gourdin, et fait naître le vif désir de visiter et d'explorer à son tour les régions mystérieuses de notre globe. Le tableau des scènes décrites par les anciens navigateurs, au sein de contrées ignorées, parmi de sauvages peuplades, excitaient son ardeur et son enthousiasme. Avide d'instruction, désireux d'attacher son nom à quelques travaux scientifiques, il se complaisait dans la pensée que les recherches qu'il accomplirait pourraient être de quelque utilité, et puis, dans le fond de son cœur, il concevait l'espoir secret que lui aussi, en retour des privations et des périls qu'il allait affronter, il pourrait recueillir un peu de cette renommée et de cette gloire, qui seules aident et conduisent à l'abnégation des sentiments et des intérêts les plus chers. Telle était la perspective qu'il envisageait. Il partit, plein de confiance et d'ardeur!... Il ne devait pas revenir.

Le 22 octobre 1839, il ressentit les premiers symptômes de la cruelle maladie qui régnait à bord. En peu de jours, elle fit de rapides progrès. Gourdin avait trop bien appris à connaître, pendant le séjour qu'il avait fait aux Antilles, la marche et les ravages du mal dont il était atteint, pour s'abuser sur son état. Les soins presque maternels des chirurgiens, les précautions les plus minutieuses, ne purent lui faire illusion. Il se sentit perdu. Il se renferma dès lors dans un silence plein d'une énergique résignation; mais peut-être aussi d'amers regrets. Ne voyait-il

pas l'échafaudage de ses espérances, ses idées de gloire et de renommée pencher et s'écrouler inopinément. Il ne voulut accepter ni encouragements, ni consolations de ses camarades ; il avait compris que sa position était désespérée, et sembla concentrer ses pensées vers les membres de sa famille, auxquels il portait une vive affection. Il articulait quelquefois leurs noms, surtout celui de son frère, qui, lui aussi, sert dans la marine, et à qui il léguait sans doute, mentalement, les devoirs qu'il ne devait plus pouvoir accomplir. On avait vainement pris toutes les mesures imaginables pour lui cacher la mort de l'infortuné Marescot du Thilleul ; il l'avait pressentie, il la devina. Peu de jours après, il fit appeler les médecins pour les remercier avec effusion des soins qu'il avait reçus, mais il refusa d'ajouter foi aux espérances qu'ils tentaient de lui donner ; puis, tournant sa tête vers les parois du navire, il attendit l'heure suprême avec le calme stoïque d'une âme fortement trempée!...

A l'aube, la mort vint mettre un terme à ses souffrances! A dix heures du soir, le même jour, les officiers et les marins encore valides de l'*Astrolabe* étaient silencieusement groupés autour d'un sabord ouvert. La mer houleuse venait rejaillir jusqu'à l'ouverture de la batterie et semblait réclamer le dépôt qu'on allait lui confier. Bientôt un bruit sourd, une traînée phorphorescente dans le sillage de la corvette suivirent l'immersion de celui qui avait été pour tous un compagnon affectueux et dévoué, un homme doué d'un cœur rempli d'énergie et d'excellentes qualités, un officier brave, intelligent, plein d'ardeur et d'intrépidité, mort prématurément à une immense distance de son pays!

Mort funeste, mais aussi glorieuse! N'est-il pas mort au service de son pays, victime de son dévouement? Il a peu vécu, mais assez pour bien servir et emporter l'estime et les regrets de ceux qui l'ont connu. Sa tombe, pour être ignorée, n'en est pas moins consacrée dans la mémoire de ses compagnons, qui lui donnent ici un nouveau tribut d'un douloureux souvenir.

(*Un de ses amis, son compagnon de voyage.*)

ERNEST GOUPIL.

Découvrir jusqu'au milieu des glaces polaires de nouveaux pays, enrichir la science par d'immenses travaux exécutés au travers des périls de tout genre, c'est là une glorieuse mission pour le marin, pour le savant ; moins brillante peut-être et toutefois encore digne d'envie est la part de gloire réservée à l'artiste qui affronte les mêmes dangers. Sans lui, en effet, le récit de ces découvertes, l'exposition même de recherches et d'études multipliées resteraient toujours vagues et confus.

Ernest Goupil avait bien compris les services qu'il était appelé à rendre comme dessinateur de l'expédition, et les planches qui portent son nom l'attestent, bien qu'il n'ait pu, ni surveiller la reproduction sur pierre de ses dessins, ni surtout les compléter par tout ce qu'une mémoire riche en souvenirs devait infailliblement ajouter à plusieurs d'entre eux.

Ernest-Auguste Goupil est né à Châteaudun, le 14 avril 1814. Sa vie, qui devait s'éteindre, frappée par une cruelle épidémie, aux extrémités du monde, commença au milieu de scènes non moins funestes, et pendant que sa mère fuyait devant les désastres de l'invasion ennemie. Né avant terme et faible de constitution, il dut à son séjour prolongé dans cette jolie petite ville qui domine la vallée du Loir, d'acquérir une organisation forte et capable de lutter avec les dangers que plus tard il devait braver. Une vie active et sans contrainte contribua sans doute en même temps à développer ce goût pour la vie d'artiste, qui seule lui convenait. Aussi, dès son retour à Paris, où l'amena son éducation universitaire, montra-t-il un goût prononcé pour les voyages, en même temps qu'il aspirait à l'illustration que plusieurs membres de sa famille ont obtenue.

Ses études n'étaient point achevées, et déjà son impatience le faisait entrer dans l'atelier de M. Watelet, son parent. Plus tard,

il reçut les conseils d'un habile maître, de M. Coignet, le peintre d'histoire, près duquel il puisa le goût des études sévères.

En 1833, il parcourut l'Auvergne, accompagnant son premier maître, et il s'y lia avec un ancien camarade d'atelier, M. Marilhat. Les succès obtenus dès lors par ce jeune paysagiste, après un long séjour en Orient, contribuèrent sans doute à développer chez Ernest un vif désir de voyage... bien décidé à fuir cet écueil, contre lequel ont échoué tant d'artistes habiles, qui toute leur vie font de la peinture avec les souvenirs d'autres tableaux, répétant sans fin les maîtres qu'ils admirent. Il voulut remonter à la source où ceux-ci avaient eux-mêmes puisé. Après avoir étudié dans les ateliers et les musées, il crut que la nature seule pouvait lui fournir les moyens d'avoir une manière à lui, d'acquérir en un mot cette originalité, cachet des grands peintres. Il visita d'abord les environs de la capitale, puis des contrées moins explorées, moins souvent reproduites, et qui l'exposaient moins à être copiste, même à son insu.

Cette manière de comprendre son art, ce besoin d'étudier la nature, il l'avait également rencontré chez un homme de talent, M. Ch. Mozin, avec lequel il se lia de bonne heure, et qu'il accompagna à Saint-Valery (Somme), en 1834. Comme lui, il aimait cette vie calme et studieuse passée sur les bords de la mer. Là, il pouvait consacrer à son art tout le temps que, dans la capitale, il aurait dépensé malgré lui en occupations peu utiles. Une de ses promenades à Saint-Valery fut marquée par un incident qu'il cacha soigneusement, et qui ne fut connu de sa famille que par le récit d'un capitaine de commerce (M. Demay), témoin du fait. Une embarcation, dans laquelle se trouvaient un officier et son jeune fils, chavira à quelque distance du port. Ernest se jeta à la mer et ramena sur la rive le père évanoui; il approchait déjà de l'enfant qui, grâces à ses vêtements soulevés par l'air, s'était soutenu au-dessus de l'eau, quand une chaloupe parvint à le recueillir.

Ernest Goupil partit de Saint-Valery en novembre 1835, sur un navire marchand qui devait côtoyer l'Espagne et débarquer à Mar-

seille. Ce voyage se fit en quarante-deux jours; de là, Goupil se rendit à Cette; mais la saison trop rigoureuse ne lui permettant point de faire des études en France, il s'embarqua pour l'Algérie sur un bâtiment en fort mauvais état. La traversée se fit avec un gros temps et des dangers réels, rendus plus graves par des pompes délabrées hors d'état de rendre aucun service*. Ils furent heureux de pouvoir enfin relâcher à Mahon quelques jours, et n'arrivèrent à Alger que dans le commencement de février. Ernest passa deux mois en Afrique, et, bien que contrarié par des pluies abondantes, y fit de bonnes études; puis il revint à Marseille. Le temps s'était radouci, il fit beaucoup d'études et de fort bons dessins, en dirigeant ses courses du côté de Toulon, surtout aux gorges d'Olioulles. Cependant un si long isolement commençait à le fatiguer, quand il reçut une lettre d'un artiste, son ami, de M. G. Lacroix; celui-ci l'attendait à Montpellier, où il était venu faire des études, en compagnie de MM. Corot et Francey.

Ernest se hatâ de rejoindre ses amis, heureux de peindre avec eux, et appréciant tout le talent qu'ils ont tous trois montré depuis dans leurs expositions; il travailla dans cette utile société trois mois, poussant son voyage sur les côtes de la Méditerranée. Arrêtés quelque temps à Port-Vendre, la guerre civile ne leur permit point de passer la frontière d'Espagne. Enfin, après quinze mois d'absence, il revint, en octobre 1836, travailler pour l'exposition du printemps suivant.

Déjà il avait mis plusieurs tableaux au salon de 1835, et malgré un peu d'inexpérience de l'art, inévitable à 21 ans, ses premiers essais décelaient un véritable talent. Loin de le satisfaire, toutefois, ils lui avaient laissé le regret de n'avoir point attendu, pour prendre, dès son début, le rang qu'il se sentait appelé à conquérir.

Au milieu de ces projets de longs travaux, le bruit d'un nou-

* Là toutefois n'était pas le plus grand péril : en effet, un capitaine malade, un second cherchant dans l'abus des liqueurs spiritueuses du courage pour lutter contre une mer mauvaise, devaient faire prévoir une issue funeste à cette navigation.

veau voyage de circumnavigation, sous les ordres de M. Dumont-d'Urville, parvint jusqu'à lui. Quelle occasion pour un paysagiste, pour un peintre de marine, d'étudier, d'être vrai sans monotonie pendant une longue carrière d'artiste, et dans une multitude de productions. Mais quitter la France pour trois années au moins, abandonner de nouveau sa famille, qu'il avait été si heureux de revoir, et cela après avoir péniblement amassé déjà tant de précieux matériaux, dont il pourrait actuellement tirer parti, c'était un immense sacrifice; il devait hésiter longtemps. Il vit toutefois le chef de l'expédition et lui montra ses dessins; il apprit de lui combien ce voyage, ordonné dans un but de recherches scientifiques, pourrait lui être utile. Peu de jours après, il recevait du ministre de la marine sa commission, et le titre de dessinateur de l'expédition autour du monde et au pôle antarctique. L'illustre M. d'Urville avait été heureux, et il se plaisait à le redire, de trouver réunis tant de talent et une volonté énergique, déjà éprouvée par les périls de la navigation. C'est ainsi qu'avait commencé cette vie qui promettait d'être longue et fructueuse.

Ces belles années qui s'écoulent ordinairement en projets, et qu'on dissipe quelquefois si follement, avaient chez E. Goupil été remplies par l'étude et le travail; et à l'âge ou la plupart des jeunes gens cherchent encore une profession, il était déjà un peintre distingué et montrait un brillant avenir.

On a vu qu'il avait préludé par quelques voyages à la longue et périlleuse campagne pendant laquelle il devait succomber. Sa première course sur mer avait été une dure et triste épreuve, qui eût suffi pour dégoûter à jamais une âme moins fortement trempée que la sienne. Mais ces faibles obstacles étaient peu de chose pour Goupil, qui, dans son amour pour son art, dans son désir de gloire, n'hésitait pas à abandonner un père et une mère avancés en âge, et une famille dont il était l'idole.

Il s'arrachait au paisible travail de l'atelier, au foyer paternel, où sa vie s'était jusque-là écoulée si douce, pour une existence toute de privations et de dangers.

Et cette séparation, ces sacrifices étaient plus pénibles, plus douloureux pour notre jeune artiste que pour ses compagnons de voyage; en effet, pour le marin, les longues navigations sont une chose ordinaire, c'est l'accomplissement d'un devoir; les séparations sont prévues, on s'y est résigné à l'avance, et en entrant dans la carrière, dans un âge tendre encore, les années viennent affaiblir l'amertume de ces regrets.

A son arrivée à Toulon, son humeur, douce et enjouée, son heureux caractère, sa physionomie franche et ouverte, où se reflétait sa belle âme, lui gagnèrent de suite l'affection de tous ses compagnons de voyage. Quelquefois les personnes étrangères à la marine, que les circonstances appellent à naviguer, sont, auprès des officiers de marine réunis par l'esprit de corps, l'objet d'une sorte de froideur. Goupil n'eut qu'à se montrer pour triompher de ces préventions, et pendant tout le cours de la campagne, il sut s'attirer, non-seulement l'amitié de ses compagnons de la *Zélée*, mais encore il se concilia l'affection de tous les officiers de l'*Astrolabe*. L'*Artiste!* (c'est ainsi qu'on se plaisait à le désigner) était un mot magique qui déridait les fronts les plus soucieux, et appelait sur toutes les lèvres un bienveillant sourire.

La première traversée, une des plus longues et des plus ennuyeuses, fut parfaitement supportée par Ernest; il s'était fait avec facilité à cette vie de mer, vie de privations et d'ennui, il semblait avoir navigué toute sa vie.

Il employa nos premières relâches au détroit de Magellan, à faire d'excellentes études. La vue du port Saint-Nicolas, du port Famine, donnent de cette belle et sauvage nature l'idée la plus exacte.

Dans ce dernier lieu, il lui arriva un accident qui aurait pu avoir les suites les plus funestes. Nous étions à la chasse, Ernest venait de tirer un oiseau aquatique, il rechargeait son fusil; mais au moment où il versait la poudre dans le canon, elle s'embrasa et communiqua le feu à celle que contenait la poire; une explosion terrible eut lieu; la poire à poudre, faite de corne et de cuivre, vola en éclats. Une parcelle enflammée, restée dans le canon, avait

été la cause de cet accident. Ernest en fut quitte pour une légère brûlure à la main. Nous retrouvâmes à une grande distance quelques-uns des morceaux de la poire à poudre, tordus et brûlés.

A la sortie du détroit, les corvettes prirent leur course vers les régions polaires ; pendant cette longue et pénible navigation, la gaîté, la douce humeur d'Ernest ne se démentirent pas un seul instant au milieu de l'ennui, des privations et des fatigues qui ordinairement aigrissent les caractères les mieux faits. Pendant les journées les plus obscures, par le froid le plus rigoureux, assis sur la dunette, pouvant à peine tenir son crayon dans ses doigts glacés, il couvrait les pages de son album, des formes si diverses, si bizarres des glaçons qui nous entouraient. Il accumulait les matériaux qui lui servirent pour achever, pendant notre relâche à Talcahuano, ces quatre dessins admirables, qui représentent avec tant de vérité les régions désolées des mers antarctiques.

Ces quatre dessins furent envoyés au ministre de la marine, et mis sous les yeux du roi. S. M. en fut si satisfaite, qu'elle témoigna le désir de les voir reproduits sur la toile par le célèbre peintre de marine, Gudin ; mais ce désir ne put être exaucé, on ne pouvait disposer de ces dessins sans le consentement de leur auteur, dont ils étaient la propriété si légitime*.

Désormais nous allions parcourir pendant longtemps les mers intertropicales, visiter ces nombreuses îles semées dans le vaste Océan pacifique. Goupil allait voir se réaliser ses rêves d'artiste, il allait contempler cette belle nature, ces magnifiques forêts vierges, dont son imagination lui retraçait sans cesse les riants tableaux. Son attente ne fut point trompée ; cette végétation grandiose, variée à l'infini, ces massifs de bananiers aux larges feuilles, et de plantes gigantesques, ces bouquets de cocotiers élancés se balançant à la brise sous un ciel si bleu ; ce beau climat, ses pit-

* La lithographie a rendu avec bonheur ces quatre dessins dans l'album pittoresque du voyage. Ils représentent : 1° Un coup de vent auprès des îles Powell; 2° les corvettes naviguant dans la banquise; 3° les corvettes renfermées dans la banquise; 4° la vue des terres de *Louis-Philippe*.

toresques habitants, etc., formaient des tableaux qui laissaient bien loin derrière eux tous ce que Goupil avait pu s'imaginer.

Mais ce qui aurait dû le combler de joie fut précisément la cause de son découragement; il aurait voulu passer des mois entiers à étudier, à représenter cette belle nature sous tous ses aspects, dans tous ses détails; mais il ne pouvait en être ainsi, nos relâches les plus longues étaient à peine de huit jours, et ce court espace de temps, Goupil était forcé de l'employer à tracer à la hâte le plus grand nombre possible d'esquisses, matériaux de la publication du voyage.

Les relâches se succédaient ainsi, courtes et rapides, et ces nombreuses îles se déroulaient devant l'artiste, vagues et insaisissables, panorama mouvant des sites les plus pittoresques. Et lorsqu'il aurait voulu les étudier dans leurs plus petits détails, à peine avait-il le temps de fixer leur image fugitive.

C'était pour lui le supplice de Tantale! Aussi, souvent un profond découragement, une sombre tristesse s'emparaient de lui, et ne cédaient qu'avec peine aux consolations de ses amis, dont les discours s'efforçaient sans cesse de relever son courage.

Bien des fois, s'il n'eût été retenu par des engagements qu'il considérait comme sacrés, il eût demandé à débarquer sur quelqu'une de ces îles océaniennes, où il aurait pu à son aise étudier la nature et recueillir d'importants matériaux.

Son découragement prenait aussi sa source dans un sentiment de modestie exagérée et de défiance de lui-même; car il n'est pas douteux qu'avec les simples esquisses qu'il recueillait, il n'eût un jour produit d'excellents tableaux, et il était notoire pour tous que son talent grandissait de jour en jour.

Nous rapporterons ici un trait qui aidera à donner de son caractère et de son amour de l'art une idée exacte. Il avait écrit en grosses lettres, sur une feuille de papier, ces deux noms : *Claude le Lorrain.* — *Huysmans*, et avait collé cette inscription au fonton de son secrétaire, de manière à avoir toujours présent aux yeux et à la pensée, le nom et les œuvres de ces deux grands artistes, qu'il avait choisis pour modèles. Ces deux mots

étaient un talisman qui relevait son courage, enflammait son imagination, et lui faisait supporter les ennuis et les fatigues de cette longue navigation.

On voit, par le choix de ses modèles, la ligne que Goupil suivait en peinture. Il n'était point de cette école exagérée qui recherche dans la nature les contrastes les plus opposés et les effets les plus bizarres. Il cherchait à rendre ce qu'il voyait, et il trouvait que la nature était assez belle, sans que l'imagination vînt y ajouter ses fantastiques rêveries.

Sa dernière œuvre montre bien la nature de son talent; c'est une grande aquarelle représentant des massifs de bambous sur le bord d'un ruisseau. Il n'y a pas autre chose, et cependant une douce mélancolie règne dans ce coin de paysage; le ciel bleu, la cime d'un cocotier agitée par la brise, tout cela attire et charme le regard; la couleur est si vraie, l'air circule si bien à travers les touffes de feuillage, qu'on sent que c'est la représentation exacte de la nature.

Notre longue course dans l'Océanie tirait à sa fin; encore une relâche, relâche fatale! et nous allions gagner des climats tempérés, puis explorer de nouveau les régions polaires. Le lieu de cette relâche fut Samarang, pays malsain et dangereux, justement redouté des navires européens.

Notre séjour fut de peu de durée, mais bien trop long, hélas! car ce fut là que nous prîmes le germe du terrible fléau qui devait nous enlever, en peu de temps, plus de trente de nos compagnons!...

Un canal conduit de la rade au milieu de la ville; sur ses bords, s'élèvent de beaux arbres qui ombragent de pittoresques habitations. Des pirogues, des canots de forme gracieuse ou bizarre le sillonnent sans cesse; c'est ce lieu que Goupil avait choisi pour dessiner. Il y passa ainsi presque tout le temps de la relâche, exposé aux ardeurs d'un soleil dévorant, et aux vapeurs méphitiques qui s'exhalaient des eaux du canal, réceptacle de toutes les immondices de la ville...

Ce fut là, sans nul doute, qu'il prit le germe de la maladie qui

devait, après deux longs mois de souffrances, le conduire au tombeau, victime de son amour pour l'art.

Bientôt, en mer, le fléau se déclara avec intensité. Atteint un des premiers et cloué sur son son lit de douleur, Goupil put ignorer ce qui se passait autour de lui, et que chaque jour la maladie dont il était atteint nous enlevait une victime. Nous mîmes tous nos soins à lui cacher ce triste état, dont la connaissance aurait pu exercer sur lui une fâcheuse influence. Cela était bien difficile, dans un lieu si resserré, où de minces cloisons vous séparent à peine, et n'empêchent aucun bruit, aucune parole de parvenir aux oreilles du malade; cependant, tels furent les soins et la circonspection de tous, que pendant deux longs mois aucune indiscrétion ne fut commise, aucune parole imprudente ne fut prononcée, et son ami de La Farge rendait le dernier soupir à deux pas de lui, qu'il ignorait encore la gravité de son propre mal. Il s'en réjouissait même quelquefois, l'infortuné! en pensant que cette circonstance, en lui permettant de revenir en Europe par la première occasion, lui ferait revoir plus tôt sa famille!...

Enfin, cette longue traversée s'acheva; elle avait duré deux mois ou plutôt deux siècles; nous avions perdu trois officiers, quinze matelots, et il nous restait vingt malades, dont neuf devaient encore succomber. Ils furent aussitôt transportés à terre et placés dans un local convenable.

La joie d'être arrivé, le repos dans un bon lit, la vue de la campagne... parurent produire quelque changement dans l'état de notre pauvre artiste. Une espèce de réaction eut lieu et nous donna quelques espérances, mais elles ne furent pas de longue durée; un grand affaiblissement survint et nous présagea sa fin prochaine; nous le voyions s'éteindre peu à peu; lui-même ne put bientôt plus s'abuser sur sa position. Il apprit la vérité d'un œil serein, et vit venir le dernier moment avec un calme et une égalité d'âme qui ne l'abandonnèrent pas un seul instant.

Le jour de sa mort, il eut un entretien avec M. Thery, prêtre catholique. « Ma plus grande faute et mon plus grand regret, lui disait Goupil, c'est d'avoir abandonné mes vieux parents. »

Quelques heures avant sa mort, par un caprice de moribond, il voulut goûter du vin de Champagne ; nous ne pûmes nous refuser à ce désir, et il tenait le verre dans sa main débile, lorsque le commandant Jacquinot, qui avait pour Ernest une affection toute particulière, vint le voir. « Vous voyez, commandant, dit-il en faisant un effort pour sourire, la mort n'est pas aussi triste qu'on se l'imagine ! » A la vue de cette résignation angélique, le dur marin, qui avait vu sans sourciller la mort de si près, et sous tant de formes, dont l'équipage avait été plus d'une fois décimé par les maladies, se détourna pour cacher ses larmes !...

Notre départ était fixé au lendemain. A dix heures du soir, Goupil se fit plusieurs fois changer de place, puis il resta tranquille et parut s'endormir ; quelques instants après il n'était plus, il s'était éteint sans douleur, sans agonie, il s'était endormi du sommeil du juste !

Ainsi mourut Ernest Goupil, à l'âge de vingt-six ans, martyr du devoir et de son amour de l'art. Il fut pleuré de ses compagnons de voyage, qui, pendant plus de deux années passées avec lui, avaient pu apprécier toute la générosité, tout le dévouement de sa belle âme, et qui tous perdaient en lui un véritable ami.

Ses œuvres, tout incomplètes qu'elles sont, suffiront pour assurer à son nom l'immortalité, et feront regretter tout ce que promettait une vie si brusquement tranchée.

Ainsi moururent quatre officiers de l'expédition. Goupil seul parvint jusqu'à terre ; les autres étaient morts pendant la traversée.

Ils étaient morts martyrs de la science, et leur regret, en mourant, était de n'avoir pas assez fait pour la patrie, de n'avoir pu achever leurs utiles travaux, auxquels devait s'attacher à jamais leur nom......... Combien est préférable la mort du soldat sur le champ de bataille. Dans sa bouillante valeur, il se précipite au devant de l'ennemi, la musique guerrière, le bruit du canon exaltent encore son courage, et lorsqu'une balle ennemie vient le frapper, il tombe; mais souvent, avant de se fermer pour jamais, ses yeux

entrevoient son drapeau triomphant, et à ses oreilles retentissent des cris de victoire !

Les honneurs militaires seront rendus à ses dernières dépouilles, des lauriers couvriront son tombeau, car il est mort pour sa patrie !

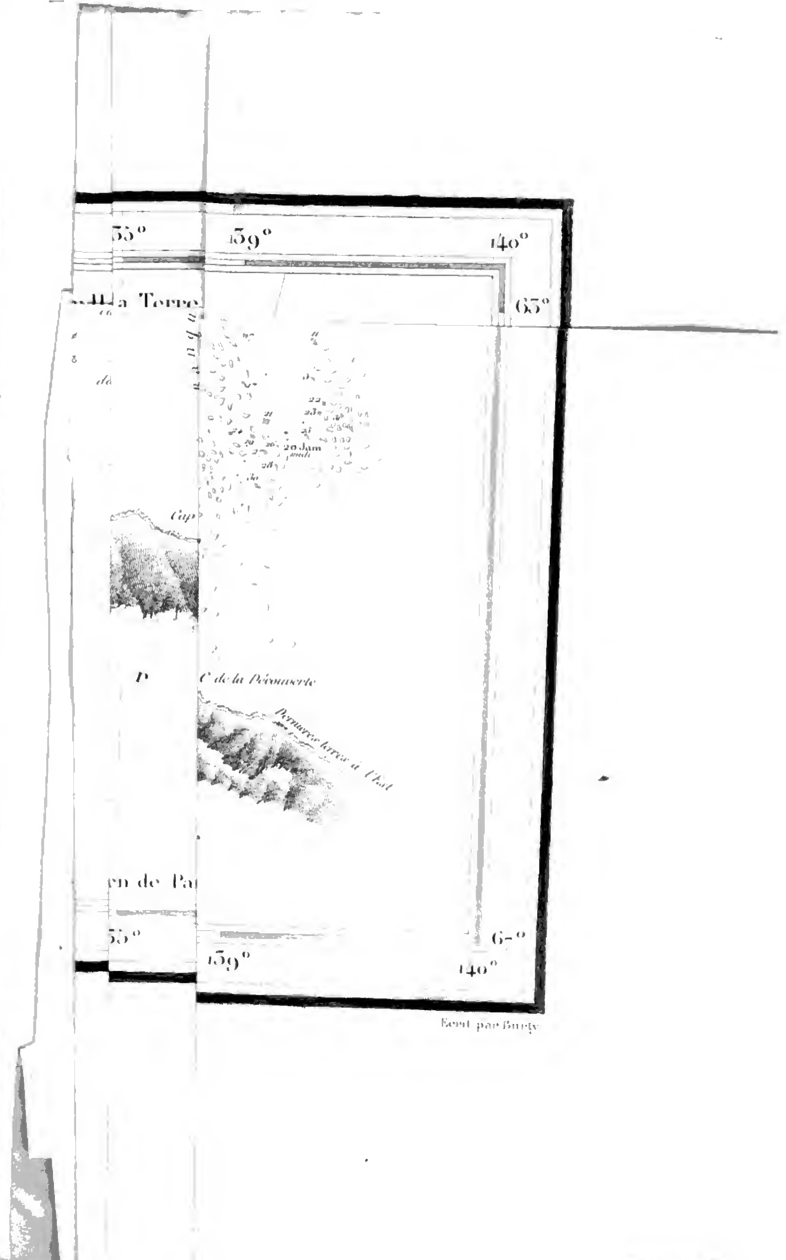
Mais le marin qui entreprend de longs voyages pour ajouter aux conquêtes de la science, qui pendant plusieurs années endure des privations sans nombre, brave tous les périls, essuie tous les dangers, et qui, lorsqu'il compte sur les joies du retour, sur le succès de ses travaux comme compensation à toutes ses fatigues, est atteint d'une horrible maladie. Loin de toute terre, balloté par les vagues, il meurt après de longs jours de souffrance, sans avoir la consolation que son nom survivra à ce trépas obscur et ignoré.

Il meurt, et les vagues engloutissent sa dépouille ; il n'a pas même un tombeau, aucun vestige de lui ne reste, rien ! Rien qu'une petite croix qu'une main amie trace sur la carte, à l'endroit où les vagues se sont refermées sur lui ; point perdu au milieu de l'Océan, atôme dans l'immensité, mais vers lequel se reportent sans cesse les cœurs déchirés des parents et des amis.

Oh ! ceux-là méritent bien la palme des guerriers, car *eux aussi sont morts pour la patrie !*

Un modeste monument élevé sur une des collines qui entourent la ville d'Hobart-Town, dans le lieu consacré aux sépultures, rappelle les noms de nos infortunés compagnons. La piété publique entoure ce mausolée de respect et de vénération, et quelques âmes, comme il y en a partout, sympathiques au malheur et aux grandes choses, veillent à sa conservation et l'entourent de fleurs. Qu'ils reçoivent ici le tribut de notre profonde reconnaissance. (*Un de ses amis, son compagnon de voyage.*)

FIN DU TOME HUITIÈME.



139°
140°
65°
139°
140°
C de la Découverte

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES

DANS LE TOME HUITIÈME.

FIN DE LA TABLE DU TOME HUITIÈME.









COSMOS. Description pl ique du Monde, par A. de Humboldt, traduit de l'allemand par H. Fay 'un des astronomes de l'Observatoire de Paris.
En vente le tome Ier, qu forme une partie complète. Prix : 10 fr.

An... RE des Voyages et de la Géographie pour l'année 1847, par une societ ageurs et de Géographes, sous la direction de M. Fréderic Lacroix, . Prix : 1 fr. 50.
Les trois ... précédentes, chacune : 1 fr. 50.

VOYAGE AUTOUR DU MONDE sur la frégate *la Vénus*, exécuté pendant les années 1837, 1838 et 1839, sous le commandement de M. Abel Du Petit-Thouars, capitaine de vaisseau, commandeur de la Légion d'honneur. 10 volumes grand in-8° de 500 pages, imprimés sur beau papier grand-raisin vélin, et un atlas contenant environ 180 planches in-folio, sur très-beau papier demi-jésus vélin, publié par livraisons de 6 ou 5 planches, et 20 cartes hydrographiques sur grand aigle vélin.

Prix : chaque volume, 9 fr.

Chaque livraison de 5 ou 6 pl. 12 fr. 50 c.

EN VENTE :

L'Atlas pittoresque complet.	150 fr.
La Relation, complète.	33
La Physique et l'Hydrographie, complètes.	45
L'Atlas hydrographique, complet.	50
Zoologie, complète.	200
Botanique, complète.	75
La carte générale sur grand aigle, coloriée,	4
— — noir.	2

Chaque partie se vend séparément.

EXPLORATION SCIENTIFIQUE DE L'ALGÉRIE pendant les années 1840, 1841 et 1842, publiée par ordre du Gouvernement et avec le concours d'une commission académique.

Partie botanique, par MM. Bory de de Saint-Vincent, président de la commission, et Durieu de Maison-Neuve. Cette partie formera au moins trois volumes grand in-4° d'environ 500 pages chacun, avec un atlas de 80 planches du même format, gravées par les plus habiles artistes, d'après les dessins de M. *Vaillant*, tirées en couleur sur très-beau papier jésus et retouchées soigneusement au pinceau. Elle se publie par livraisons contenant 6 planches et 5 feuilles de texte.

Prix de chaque livraison : 15 fr.

Partie anthropologique, par M. Bory de Saint-Vincent. Cette partie formera un volume grand in-4° jésus d'environ 160 pages, avec un atlas de 56 planches, et sera complète en 10 livraisons.

Prix de chaque livraison 20 fr.

Toutes les autres parties de l'exploration de l'Algérie se trouvent aussi chez MM. Gide et Compagnie.

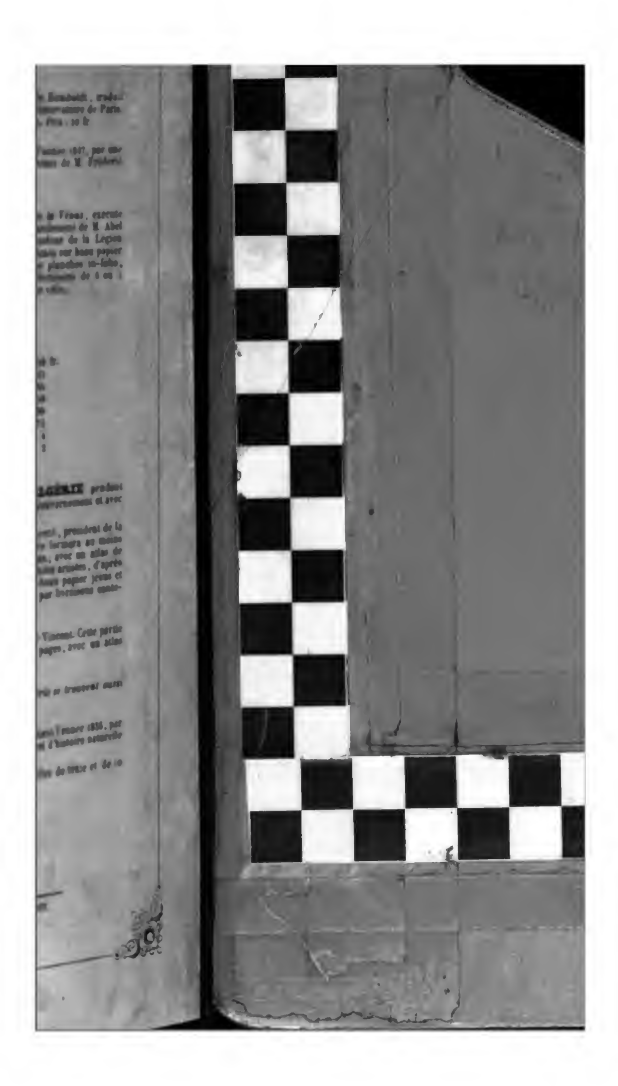
VOYAGE botanique dans le midi de l'Espagne, pendant l'année 1835, par Edmond Boissier, membre de la Société de physique et d'histoire naturelle de Genève. 2 vol. grand in-4°.

L'ouvrage est complet en 22 livraisons de 4 à 5 feuilles de texte et de 10 planches coloriées.

Prix de chaque livraison, papier ordinaire : 18 fr.
— — papier vélin : 30 »

PARIS. — IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT,
rue Racine, 28, près de l'Odéon.





On trouve chez les mêmes éditeurs :

COSMOS. Description p[illegible]ique du Monde, par A. de Humboldt, traduit de l'allemand par H. Faye, [illegible]un des astronomes de l'Observatoire de Paris. En vente le tome Ier, qui forme une partie complète. Prix : 10 fr.

AN[illegible]RE des Voyages et de la Géographie pour l'année 1847, par une société [illegible]ageurs et de Géographes, sous la direction de M. Frédéric Lacroix. Prix : 3 fr. 50.

Les trois [illegible] précédentes, chacune : 1 fr. 50.

VOYAGE AUTOUR DU MONDE sur la frégate *la Vénus*, exécuté pendant les années 1837, 1838 et 1839, sous le commandement de M. Abel Du Petit-Thouars, capitaine de vaisseau, commandeur de la Légion d'honneur, 10 volumes grand in-8º de 500 pages, imprimés sur beau papier grand-raisin vélin, et un atlas contenant environ 180 planches in-folio, sur très-beau papier demi-jésus vélin, publié par livraisons de 5 ou 6 planches, et 20 cartes hydrographiques à 12 grand aigle vélin.

Prix : chaque volume, 9 fr.

Chaque livraison de 5 ou 6 pl. 12 fr. 50 c.

EN VENTE :

L'Atlas pittoresque complet.		138 fr.
La Relation, complète.		33
La Physique et l'Hydrographie, complètes.		45
L'Atlas hydrographique, complet.		50
Zoologie, complète.		100
Botanique, complète.		75
La carte générale sur grand aigle,	coloriée,	4
— —	noir	2

Chaque partie se vend séparément.

EXPLORATION SCIENTIFIQUE DE L'ALGÉRIE pendant les années 1840, 1841 et 1842, publiée par ordre du Gouvernement et avec le concours d'une commission académique.

Partie botanique, par MM. Bory de Saint-Vincent, président de la commission, et Durieu de Maisonneuve. Cette partie formera au moins trois volumes grand in-4º d'environ 500 pages chacun, avec un atlas de 80 planches du même format, gravées par les plus habiles artistes, d'après les dessins de M. *Vaillant*, tirées en couleur sur très-beau papier jésus et retouchées soigneusement au pinceau. Elle se publie par livraisons contenant 6 planches et 5 feuilles de texte.

Prix de chaque livraison : 15 fr.

Partie anthropologique, par M. Bory de Saint-Vincent. Cette partie formera un volume grand in-4º jésus d'environ 160 pages, avec un atlas de 56 planches, et sera complète en 10 livraisons.

Prix de chaque livraison 20 fr.

Toutes les autres parties de l'exploration de l'Algérie se trouvent aussi chez MM. Gide et Compagnie.

VOYAGE botanique dans le midi de l'Espagne, pendant l'année 1835, par Edmond Boissier, membre de la Société de physique et d'histoire naturelle de Genève. 2 vol. grand in-4º.

L'ouvrage est complet en 22 livraisons de 4 à 5 feuilles de texte et de 10 planches coloriées.

Prix de chaque livraison, papier ordinaire : 18 fr.

— — papier vélin : 30 »

PARIS. — IMPRIMERIE DE FAIN ET THUNOT,
rue Racine, 28, près de l'Odéon.